UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

Du Champ d'application des Dispositions du Livre II du Code du Commerce

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue devant la Faculté de Droit le 10 Mai 1937, à 14 h. 1/2

PAR

A. MARTINEAU

JURY :

M. Roger LENOAN, Professeur, Président
M. CAVARÉ, Professeur
M. LAGARDE, Professeur

RENNES
IMPRIMERIES RÉUNIES (société coopérative), 22, RUE DE NEMOURS
—
1937

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41542723_0034

DU CHAMP D'APPLICATION DES DISPOSITIONS DU LIVRE II DU CODE DU COMMERCE

La Faculté n'entend donner aucune approbation, ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE RENNES — FACULTÉ DE DROIT

Du Champ d'application des Dispositions du Livre II du Code du Commerce

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée et soutenue devant la Faculté de Droit le 10 Mai 1937, à 14 h. 1/2

PAR

A. MARTINEAU

JURY :

M. Roger LENOAN, Professeur, Président
M. CAVARÉ, Professeur
M. LAGARDE, Professeur

RENNES
IMPRIMERIES RÉUNIES (société coopérative), 22, RUE DE NEMOURS
—
1937

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

BIBLIOGRAPHIE

BEAUSSANT. — *Code maritime,* 1840.

BLONDEL. — *Note sous Cass.,* 22 juillet 1896, S. 1897. 1.81.

BONNECASE. — *Traité de Droit commercial maritime,* 1923.

BONNECASE. — *Précis élémentaire de Droit maritime,* 1932.

Chambre de Commerce de Nantes, année 1929. — *Compte rendu des travaux.*

CRESP et LAURIN. — *Cours de Droit maritime,* 1876.

DANJON. — *Traité de Droit maritime,* 1926.

DESJARDINS. — *Traité de Droit commercial maritime,* 1880.

DUFOUR. — *Commentaires des Titres I et II,* livre II du Code de Commerce, 1859.

FLAMENT. — *De la délimitation de la navigation maritime et de la navigation intérieure,* thèse, Paris, 1908.

LAURIN. — *Précis de Droit maritime,* 1892.

LYON-CAEN et RENAULT. — *Note sous Cass.,* 28 février 1900, S. 1900.1.209.

LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial,* 1931.

MESURET. — *De la Navigation maritime. — Contribution à l'étude du domaine d'application du Droit commercial maritime,* thèse, Bordeaux, 1931.

Observations des Tribunaux de Cassation et d'Appel, des Tribunaux et Conseils de Commerce sur le projet de Code de commerce.

Observations sur l'arrêt de la Cour suprême Argentine du 15 juillet 1931. — *La navigation d'un chaland affecté au transport à l'intérieur d'un port est-elle une navigation maritime ?* (*Revue de Droit maritime comparé,* tome 26, juillet-décembre 1932, p. 131 et suiv.).

Observations sur l'arrêt de la Haute Cour des Pays-Bas du 21 avril 1932. — *De la notion de navire de mer pour l'application de la Convention internationale de Bruxelles sur l'abordage.* (*Revue de Droit maritime comparé,* tome 27, janvier-juin 1933, p. 321 et suiv.).

RIPERT. — Droit maritime, 1929.

RIPERT. — *Observations sous Conseil d'Etat,* 15 février 1918 ; (*Revue Internationale de Droit maritime,* t. XXXI, p. 349 et s.).

DE VALROGER. — *Cours de Droit maritime,* 1883-1885.

RÉPERTOIRES

DALLOZ. — *Jurisprudence Générale,* Répertoire.

DALLOZ. — *Répertoire de Législation.* Supplément.

FUZIER-HERMANN. — *Répertoire de Droit Français.*

FUZIER-HERMANN. — *Supplément, Recueil Sirey.*

Pandectes Françaises. — Répertoire.

ABRÉVIATIONS

La lettre initiale R désigne la Revue Internationale de Droit Maritime.

Le nom Dor. désigne la Revue de Droit maritime comparé (Revue Dor) ; Dor, S. désigne le Supplément de Droit maritime français.

Rec. Nantes désigne la Jurisprudence commerciale maritime de Nantes.

INTRODUCTION

De la nécessité de déterminer le champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce

La notion de « Navigation Maritime » domine tout le droit maritime, et particulièrement les règles de droit civil et de droit commercial qui sont particulières au droit maritime. L'ensemble de ces règles de droit civil et de droit commercial, particulières au droit maritime, constitue le droit privé maritime ; ce droit privé maritime s'oppose aux notions de droit administratif, ou de droit fiscal, ou de droit international privé, ou de droit international public, qui sont également particulières au droit maritime.

L'application des seules règles du droit privé maritime est envisagée dans cette étude.

La notion de « navigation maritime » domine le droit privé maritime puisque les règles de droit qui le cons-

tituent, contenues dans le Livre II du Code de Commerce, ne régissent que le commerce maritime, c'est-à-dire tout ce qui a rapport à la navigation commerciale maritime. Tous ceux qui vivent du commerce maritime ont intérêt à ce que les limites de la navigation maritime et de la navigation intérieure soient nettement déterminées, et à connaître d'une façon certaine si la navigation qui les met en cause est soumise ou non aux dispositions du Livre II du Code de Commerce.

Mais aucune disposition législative ne donne de définitions de la navigation maritime et de la navigation intérieure, et ne fixe la délimitation entre ces deux navigations.

Il nous faudra donc rechercher en dehors du Code de Commerce les éléments qui pourraient permettre de déterminer le champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce.

Nous n'avons pas à discuter ici sur le point de savoir si le Droit Maritime est ou n'est pas un droit particulariste. La doctrine et la jurisprudence admettent presque unanimement et depuis longtemps que les privilèges établis par le droit commun peuvent être exercés sur les navires (1). La loi du 5 juillet 1934 sur l'abordage dans la navigation intérieure contient des dispositions identiques à celles de l'article 407 du code de commerce qui régissent l'abordage en droit maritime.

Mais il est hors de toute discussion que beaucoup de dispositions qui s'appliquent au commerce maritime ne s'appliquent pas au commerce terrestre ou même

---

(1) Cass. Civ. 3 nov. 1925, D. P. 1926.1.49 et la note de M. Aubrun.

aux transports effectués par les voies de navigation intérieure. Nous rencontrons aussi dans le droit maritime et dans le droit fluvial des dispositions analogues mais comportant des modalités d'application différentes dans l'un et l'autre droit.

L'existence d'un critérium qui permettrait de délimiter le champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce est importante pour tous ceux qui participent à la navigation maritime : armateurs, chargeurs, assureurs maritimes ; elle intéresse les créanciers des armateurs et des chargeurs auxquels la loi maritime confère des privilèges particuliers, les créanciers auxquels le propriétaire du navire consent une hypothèque ; elle intéresse aussi celui qui achète le navire et ses créanciers; l'existence de ce critérium importe même à tous ceux qui prennent une part quelconque à la navigation intérieure.

Pour faire apparaître ces multiples intérêts, nous pourrions faire ressortir tout ce qui différencie le droit maritime du droit commercial terrestre. Il nous suffira de montrer le rôle que jouerait une définition précise du champ d'application du droit maritime tout au long de la vie du bâtiment.

Nous sommes ainsi amenés tout naturellement à envisager les formalités administratives qui doivent intervenir dès le début de la vie d'un bâtiment : la francisation pour le navire de mer et l'immatriculation pour le bateau de rivière.

Les navires de mer et les bateaux de rivière sont pourvus d'une sorte d'état civil. Le premier acte qui concerne leur état doit intervenir avant toute navigation.

L'acte de francisation est en principe exigé pour les bâtiments et embarcations qui vont en mer, quel que soit leur tonnage, et il ne l'est que pour les bâtiments de mer : « Tout bâtiment qui prend la mer doit avoir à bord son acte de francisation et son congé. » (1) Le propriétaire fait inscrire son navire au bureau de l'Inscription Maritime et remplit diverses formalités; l'acte de francisation lui est délivré par le Ministre des Finances et remis par le receveur des douanes; cet acte est une copie de la soumission faite par le propriétaire et portée sur un registre tenu à la recette des douanes sous le nom de « registre des déclarations de construction et soumissions de francisation »; c'est le registre d'état civil des navires et autres bâtiments de mer.

Le législateur a établi pour les bateaux de rivière une règlementation analogue, mais non identique. (2) Sur la requête du propriétaire, le bateau est porté sur un registre matriciel spécial au bureau d'immatriculation, et le propriétaire reçoit un certificat d'immatriculation ; c'est ce qu'on appelle l'immatriculation administrative. Elle est distincte de l'immatriculation juridique ; le bateau doit être inscrit sur un autre registre tenu au Greffe du Tribunal de Commerce ; c'est le second registre qui indique l'état civil du bateau.

Par conséquent les navires de mer et les bâtiments de rivière doivent faire l'objet de deux ordres de

---

(1) Code des Douanes, décret de codification du 26 décembre 1934, article 333 ; Les Lois Nouvelles, 1934.4.566.

Voir le décret du 27 Vendémiaire an II, article 22 et le règlement général de 1886, article 45.

(2) Loi du 5 juillet 1917 modifiée par la loi du 13 juillet 1934.

formalités différents et sont portés sur des registres distincts. Or il appartient au propriétaire de remplir à son gré les unes ou les autres formalités administratives, de faire inscrire son bâtiment sur les uns ou les autres registres, à la suite de quoi le bâtiment sera revêtu d'une sorte d'investiture officielle et recevra la qualification administrative de navire de mer ou de bateau de rivière.

Mais, nous le verrons, cette qualification administrative ne suffit pas à déterminer dans tous les cas si le navire pourvu d'un acte de francisation est régi par les règles du droit maritime comme opérant une navigation maritime, et si, inversement, le bateau muni d'un certificat d'immatriculation est assujetti seulement aux règles du droit commun.

L'armateur qui fait construire un bâtiment et le destine à la navigation dans l'estuaire de la Loire ne sait quelle formalité il doit remplir pour que la qualité du bâtiment soit définitivement acquise. Il ne peut à la fois faire franciser le bâtiment comme navire de mer et le faire immatriculer comme bateau de rivière ; il doit choisir. Et le plus souvent il sera guidé dans son choix par des considérations de fait, et sa décision lui paraîtra correspondre à la réalité. Mais il n'est pas certain que son choix soit ratifié par les Tribunaux lorsqu'une difficulté se présentera, c'est-à-dire au moment où son choix originaire devrait avoir une valeur déterminante, parce que, eu égard aux mêmes considérations de fait, l'appréciation des juges pourra être totalement différente de la sienne.

Malgré cette incertitude, le constructeur du bâtiment doit choisir immédiatement entre les formalités de la francisation et celles de l'immatriculation, et ranger le bâtiment, ou même le futur bâtiment, dans

la catégorie des navires de mer ou dans celle des bateaux de rivière. Lorsqu'il faudra hypothéquer le bâtiment ou bien le vendre, les formalités à remplir seront conditionnées par ce premier choix ; de même ce premier choix aura une grande importance vis-à-vis de ceux auxquels le propriétaire voudra assurer le bâtiment et lorsque des avaries se produiront au cours de la navigation.

La deuxième préoccupation du propriétaire du bâtiment sera de le faire assurer. La qualification donnée au bâtiment joue alors un rôle prépondérant ; il est assuré comme navire de mer ou comme bateau de rivière.

Le propriétaire indique à l'assureur que le navire est affecté à telle navigation (à la pêche, au bornage, au cabotage, au long-cours), qu'il fréquentera tels parages. Mais ce n'est pas là ce qui nous intéresse surtout.

Au regard de l'assureur, le bâtiment de mer est assujetti à des risques particuliers. Le corps du navire répond dans une certaine mesure des dommages causés aux marchandises pour le salut commun du navire et de la cargaison ; le propriétaire du navire demande à l'assureur de le garantir contre ce risque. De même, celui qui charge des marchandises sur un navire de mer s'assure contre le dommage qui surviendrait au navire pour le salut commun de celui-ci et de la cargaison, et qui tomberait en avarie commune.

L'assureur maritime est encore exposé au délaissement. Le navire a péri ; il est allé au fond et il n'est pas certain qu'on puisse le renflouer ; ou même, sans avoir coulé, il a subi des avaries telles qu'il n'est plus

en état de naviguer. Le propriétaire notifie le délaissement aux assureurs, et ceux-ci doivent lui verser les sommes prévues pour le cas de perte totale.

L'assureur d'un bateau de rivière ne court pas ces risques ; la navigation intérieure ne connaît pas les avaries communes et le délaissement.

Or, les primes sont calculées en fonction des risques courus, et il importe de s'assurer contre tous les risques que l'on court, mais uniquement contre ceux que l'on court. Le propriétaire et l'armateur du bâtiment, le propriétaire des marchandises, et les assureurs ont intérêt à connaître avec certitude si le bâtiment fait une navigation maritime ou une navigation fluviale.

Tous ceux qui peuvent devenir les créanciers du propriétaire, de l'armateur ou du chargeur, à propos d'un transport par mer, sont intéressés à connaître le champ d'application des dispositions du Livre II du Code de commerce ; l'intérêt des débiteurs concorde d'ailleurs pleinement avec celui des créanciers, car l'incertitude est nuisible au crédit.

Dans le contrat de transport maritime passé avec le frêteur, l'armateur insère souvent une clause d'irresponsabilité des faits du capitaine et de l'équipage ; cette clause est pleinement valable dans un tel contrat, relatif à un transport maritime ; elle ne le serait pas dans une convention relative à un transport fluvial. (1)

(1) Req. 13 janvier 1919. R. XXXI p. 330 et note G. Ripert ; Cour d'Appel de Bordeaux, 31 octobre 1922, Mariveau c/ Cie des Vapeurs Tarnais, Dor. S. II-325.

C'est à la nature maritime de la navigation que sont attachés le droit de suite et les privilèges de l'article 191 du Code de Commerce, et les privilèges énumérés par la Convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes signée à Bruxelles le 10 avril 1926 et promulguée en France par le décret du 29 novembre 1935. Inversement, les privilèges énumérés à l'article 9 de la loi du 19 juillet 1934 ne jouent que pour la navigation fluviale. La situation des créanciers dépendra donc, en cas de contestation, de l'appréciation des juges du fond, qui pourra ne pas correspondre à la situation présumée du bâtiment lorsque son propriétaire est devenu leur débiteur. L'existence ou la non-existence de créanciers privilégiés influe sur la situation des autres créanciers, créanciers hypothécaires, et même créanciers chirographaires.

Pour conserver leur privilège, les créanciers maritimes doivent remplir diverses formalités, alors qu'aucune formalité n'est imposée par la loi du 19 juillet 1934 aux créanciers privilégiés fluviaux.

Mais l'intérêt des créanciers hypothécaires mérite une mention particulière parce qu'il est prépondérant. L'hypothèque maritime est le moyen normal pour emprunter, donné au propriétaire du navire par les lois des 10 décembre 1874 et 10 juillet 1885. L'hypothèque fluviale est une institution analogue, mais beaucoup plus récente. Et, pendant longtemps, seul le propriétaire d'un navire de mer a pu utiliser le puissant moyen de crédit que constitue la faculté de consentir une hypothèque. Cette différence entre le propriétaire d'un navire de mer et le propriétaire d'un bateau de rivière n'existe plus depuis la loi du 5 juillet 1917.

Au contraire des privilèges, toutes hypothèques sont sujettes à publicité; pour acquérir une hypothèque, et

pour la conserver, le créancier doit veiller à l'exécution de diverses formalités. Mais les formalités ne sont pas les mêmes pour l'hypothèque sur les immeubles, pour l'hypothèque maritime, et pour l'hypothèque fluviale. Notamment l'hypothèque maritime est inscrite par le receveur des douanes sur un registre public; elle n'est plus mentionnée sur l'acte de francisation; l'hypothèque fluviale est inscrite sur un registre tenu au greffe du tribunal de commerce; elle est mentionnée sur le certificat d'immatriculation.

Rappelons que c'est le même receveur des douanes qui reçoit les déclaration de construction et soumission de francisation, et qui enregistre les hypothèques concernant un navire de mer; de même, c'est le greffier du tribunal de commerce qui inscrit le bateau préalablement immatriculé et qui enregistre les hypothèques prises sur lui. On voit les répercussions importantes du premier choix effectué entre les deux formalités administratives de la francisation et de l'immatriculation.

Or le créancier hypothécaire n'est réellement garanti par l'observation des formalités que s'il remplit celles qui correspondent à la qualité du bâtiment, telle qu'elle sera appréciée par les juges du fond. Le créancier hypothécaire ne sera donc pas pleinement garanti tant que le domaine d'application des lois maritimes ne sera pas précisé.

Enfin il est utile de rappeler que tous les créanciers maritimes sont exposés à l'abandon qui libèrera le propriétaire du navire. C'est là peut-être la disposition la plus particulière du droit maritime, et le droit fluvial ne connaît rien d'analogue. (1)

---

(1) Conseil d'Etat, 15 février 1918, R. XXXI, p. 347, note G. Ripert.

Celui qui achète un bâtiment aurait également intérêt à connaître la nature de ce bâtiment sans possibilité de discussion ultérieure.

Sans doute, depuis la loi du 5 juillet 1917, la vente volontaire d'un bateau de rivière doit nécessairement être faite par acte écrit, comme la vente d'un navire de mer, et ces ventes sont soumises à publicité.

Mais les modes de publicité des transferts de propriété ne sont pas les mêmes pour un navire de mer et pour un bateau de rivière. Les transferts de propriété d'un navire de mer sont publiés par des mutations en douane, c'est-à-dire par des inscriptions portées sur le registre des soumissions de francisation. De plus, les transferts sont inscrits au dos de l'acte de francisation; on ne renouvelle plus l'acte de francisation à chaque mutation. Les actes et jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété concernant les bateaux de rivière sont inscrits sur le registre tenu au Greffe du Tribunal de Commerce du lieu de l'immatriculation; l'acquéreur peut se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation.

L'acquéreur remplira l'une ou l'autre formalité, suivant que, à l'origine, le bâtiment aura été francisé ou immatriculé.

Nous signalons une fois encore qu'il faut permettre de choisir à coup sûr et en connaissance de cause entre les deux formalités de la francisation et de l'immatriculation qui commandent toutes les autres.

Nous n'avons pas à étudier ici la question de savoir quelle est la nature de la mutation en douane. Mais il est certain que, faute de mutation, le transfert de propriété n'est pas opposable aux tiers, et de même faute d'inscription, suivant que le bâtiment sera considéré comme navire de mer ou comme bateau de rivière. Par

conséquent, des créanciers de l'ancien propriétaire, même ceux dont la créance sera postérieure à la vente, pourront toujours saisir le bâtiment.

La position de l'ancien propriétaire n'est elle-même pas sûre. Il a fait construire un bâtiment qui est affecté à la navigation dans l'estuaire de la Loire; nous supposons qu'il l'a fait franciser. Il a vendu le navire et l'acquéreur a évidemment opéré la mutation en douane Pour payer, l'acquéreur pourrait emprunter à un tiers auquel il consentirait une hypothèque, mais le vendeur lui fait crédit; seulement comme son privilège disparaîtra lorsque le navire aura voyagé, l'acquéreur consent une hypothèque au vendeur. Celui-ci remplit les formalités prévues auprès du receveur des douanes, les seules formalités qu'il puisse d'ailleurs remplir. Mais un créancier chirographaire de l'acquéreur pourra faire juger que le bâtiment est un bateau de rivière et non pas un navire de mer. L'hypothèque tombera, la garantie du vendeur aura disparu. Sans doute, il lui restera le privilège du vendeur de meuble du droit commun; mais si l'acquéreur a lui-même revendu le bâtiment, le constructeur n'aura plus de privilège sur le prix de revente.

Si, au lieu de considérer le bâtiment comme un navire de mer, et de le faire franciser, le premier propriétaire le fait immatriculer comme bateau de rivière, sa situation en face d'un créancier de l'acquéreur ne sera pas plus sûre. Le créancier pourra faire juger que le bâtiment immatriculé est non pas un bateau de rivière mais un navire de mer. L'hypothèque consentie au vendeur ne lui sera pas opposable, et le vendeur n'aura pas même le privilège du vendeur après que le bâtiment aura voyagé au nom de l'acquéreur.

Nous avons suffisamment montré l'importance d'une délimitation du champ d'application des dispositions du droit maritime. Nous sommes obligés de constater l'absence de toute délimitation dans le Code civil et dans le Code de commerce.

Il importe tout particulièrement de distinguer les opérations de commerce maritime et celles qui s'effectuent par les voies d'eau intérieures.

Le livre II du Code de commerce, dans les articles 190 à 437, traite « du Commerce maritime » et constitue encore la base du droit maritime en France. Il contient les principes qui sont particuliers aux transports par voie de mer.

Les transports sur les voies d'eau intérieures sont soumis , en principe, aux mêmes règles que les transports par voies de terre. Ces règles sont contenues dans la Section II du Livre III du Titre VIII du Code civil : « Des voituriers par terre et par eau », articles 1782 et suivants; dans la Section IV du Livre II Titre VI du Code de Commerce : « des Commissionnaires pour les transports par terre et par eau », articles 96 et suivants dans la section IV du même livre : « Du voiturier », articles 103 et suivants; et dans l'article 632 du Code de Commerce; d'autre part, les articles 96, 103 et 632 du Code de Commerce assimilent expressément les transports par voie d'eau intérieure aux transports par voie de terre.

Nous nous trouvons donc en présence de règles de droit privé très différentes, les unes particulières au commerce maritime, les autres applicables à tous les modes de transports : avions, véhicules terrestres — et particulièrement aux bateaux de navigation intérieure. Ces règles sont exposées dans des parties bien

distinctes de nos Codes. Mais ces Codes, pas plus que les autres éléments de la législation française, ne donnent aucune définition de la navigation maritime ou de la navigation intérieure, et ne déterminent pas d'une façon certaine quel est le champ d'application réservé aux règles particulières du commerce maritime.

Cependant l'attention des rédacteurs du Code de Commerce avait été attirée sur ce point par les Tribunaux d'appel de Bruxelles, de Rouen et de Toulouse. Ces Tribunaux exprimèrent le vœu qu'on ajoutât au projet du Code de Commerce des dispositions sur la navigation intérieure. De son côté, le Conseil supérieur de Cologne demanda si le mot « navire » s'appliquait à tous les bâtiments servant à la navigation, ce qui revenait à demander si la loi maritime s'appliquait à la navigation intérieure. Or, le Conseil d'Etat ne fit pas droit au vœu des Tribunaux d'Appel, et il répondit à la question du Conseil supérieur en ajoutant au mot « navires », dans l'intitulé du premier Titre du Livre II, l'expression : « et autres bâtiments de mer », ce qui donne l'intitulé : « Des navires et autres bâtiments de mer ».

En l'absence d'une délimitation législative du domaine de la navigation maritime, nous étudierons, dans une première partie, les autres sources du droit positif français : la doctrine et la jurisprudence.

Nous rejetterons tout d'abord les thèses doctrinales qui s'attachent à la qualité de l'instrument de la navigation. Nous verrons qu'un certain nombre de critériums, tenant compte des eaux sur lesquelles est pratiquée la navigation, sont proposés par des auteurs éminents; malheureusement, aucun de ces critériums ne permet actuellement d'aboutir à des solutions pratiques.

Nous verrons que la jurisprudence n'a pu trouver un critérium précis; des décisions s'attachent parfois à l'un des criteriums proposés par la doctrine, la plupart des arrêts paraissent retenir uniquement les circonstances de fait qui varient dans chaque espèce.

Il appartient au législateur de mettre fin à cette situation.

Dans une seconde partie, nous rechercherons une solution législative.

Nous serons amenés à étudier les solutions des droits étrangers. Certaines sont inapplicables en droit français; d'autres sont exprimées dans des textes législatifs récents, mais ne donnent pas la délimitation précise que nous cherchons.

Nous examinerons les vœux émis récemment en France par des organismes placés sous l'influence des praticiens, et les propositions législatives qui ont été prises en considération par les deux Chambres.

Nous arriverons à déterminer un critérium qui ne sera pas exempt de tout reproche, mais qui nous paraît permettre des solutions pratiques et satisfaisantes; ce sera : le premier obstacle à la navigation des navires de mer.

PREMIÈRE PARTIE

Tentatives insuffisantes de la doctrine et de la jurisprudence françaises en droit positif actuel

CHAPITRE PREMIER

Tentatives doctrinales

Il n'est pas possible de proposer une délimitation du champ d'application des règles de droit particulières a la navigation maritime qui ne puisse prêter à quelques critiques. En tout cas, les critériums proposés par la doctrine sont nombreux. Mais ils découlent tous de deux principes différents et il est facile de les classer en deux groupes.

Le premier principe détermine la qualité de la navigation d'après la nature de l'instrument de la navigation. En application de ce principe, la navigation serait maritime lorsqu'elle est pratiquée par des bâtiments de mer; elle serait fluviale lorsqu'elle est pratiquée par des bâtiments de navigation intérieure.

Le second principe détermine la qualité de la navigation d'après la nature des eaux sur lesquelles elle s'exerce. En application de ce principe, la navigation serait maritime lorsqu'elle est pratiquée sur les eaux de la mer; elle serait fluviale lorsqu'elle est pratiquée sur les eaux des fleuves, rivières et canaux.

Nous étudierons successivement les divers critériums proposés par la doctrine : dans une première section, ceux qui ne tiennent compte que de l'instrument de la navigation; dans une seconde section ceux qui tiennent compte des eaux sur lesquelles est pratiquée la navigation.

Première Section

Critériums tirés de l'instrument de la navigation

Le critérium de la navigation maritime tiré de l'instrument de la navigation est presque universellement rejeté. Nous allons étudier les conditions dans lesquelles il se présente afin de voir si ce rejet est fondé.

Si la qualité de la navigation dépend de la nature du bâtiment affecté à la navigation, le problème revient à rechercher quand un bâtiment est un navire de mer et quand un bâtiment est un bateau de navigation intérieure.

D'après un premier système, il faudrait rechercher quelle est la destination du navire d'après l'intention manifestée par le constructeur, par le propriétaire, ou par l'armateur, ou plus généralement par une des personnes intéressées à la navigation. Cette intention serait toute puissante pour faire du bâtiment un navire de mer, surtout quand elle s'est affirmée par la demande suivie de la délivrance de l'acte de francisation.

D'après un second système, cette déclaration ne suffirait pas ; il faudrait au moins vérifier si elle correspond à la réalité, c'est-à-dire si le navire, même francisé, est, par ses formes et ses dimensions, apte à naviguer en mer.

Nous exposerons chacun de ces deux systèmes et nous formulerons les critiques qui nous portent à les

repousser pour préférer encore, dans son insuffisance actuelle, la recherche d'un critérium tiré de la nature des eaux sur lesquelles est pratiquée la navigation.

Critérium tiré de la Francisation et de l'Immatriculation

Des auteurs déjà anciens (Cresp et Laurin (1), Dufour (2), ont vu dans l'accomplissement des formalités de la francisation le moyen de déterminer à coup sûr que le bâtiment était un navire de mer et que la navigation qu'il effectuait était soumise aux dispositions de la loi maritime ; à l'inverse, l'accomplissement des formalités de l'immatriculation aurait indiqué que le bâtiment ne pouvait être qu'un bateau de rivière et que la navigation qu'il effectuait n'était pas assujettie aux dispositions spéciales au commerce maritime.

Nous savons qu'il appartient au propriétaire du bâtiment de remplir à son choix, soit les formalités administratives de la francisation, soit les formalités administratives de l'immatriculation ; alors le bâtiment sera revêtu d'une qualification administrative officielle : de celle de navire de mer s'il a été francisé ; de celle de bateau de rivière s'il a été immatriculé. Nous savons que le bâtiment francisé ne pourra faire l'objet de mutations ou d'inscriptions hypothécaires qu'en qualité de navire de mer, et que le bâtiment

---

(1) Cours de droit maritime de Cresp publié et complété par Laurin, 1876-1884, tome I, p. 52, note 6.

(2) Dufour, Droit maritime, I, p. 56, 124.

immatriculé ne pourra faire l'objet d'inscriptions de transfert de propriété ou de constitution d'hypothèque qu'en qualité de bateau de rivière.

Par conséquent, la personne qui veut posséder un navire de mer fera franciser son bâtiment et celle qui veut posséder un bateau de rivière le fera immatriculer.

Pourquoi l'accomplissement de ces formalités ne ferait-il autorité que vis-à-vis des dispositions administratives ? L'administration ne délivre pas l'acte de francisation ou le certificat d'immatriculation à la légère ; elle fait au préalable examiner le bâtiment et demande au propriétaire des précisions sur ses caractéristiques afin d'éviter des francisations frauduleuses.

On ne peut méconnaître l'intention manifestée par les parties laquelle a certainement un rôle à jouer dans la question, surtout quand il s'agit d'une question de crédit maritime dont le Code de commerce et les lois qui l'ont complété, notamment celles sur l'hypothèque maritime, ont voulu très certainement favoriser l'essor.

Il est facile de montrer pourquoi ces arguments ne portent pas.

Le choix entre l'immatriculation et la francisation ne dépend en grande partie que de la volonté du propriétaire du bâtiment. C'est pourquoi on ne peut faire crédit à ce choix. Le propriétaire est libre de requérir de l'administration la délivrance soit d'un acte de francisation, soit d'un certificat d'immatriculation. Il pourra faire franciser ou immatriculer à son gré le bâtiment dont les formes et les dimensions se prêtent à la fois à la navigation sur la mer et à la navigation sur les fleuves. Il se demandera s'il doit faire franciser ou immatriculer le bâtiment qu'il destine à la navigation dans les ports maritimes et dans les estuaires.

Il fera franciser un navire qui, par suite de circonstances imprévisibles, n'effectuera jamais qu'une navigation fluviale ; et inversement il fera immatriculer un bateau qui naviguera toujours en mer. Dans son choix le propriétaire pourra même être déterminé par des considérations tout à fait particulières : il fera franciser frauduleusement un bateau pour toucher des primes à la construction ou des compensations d'armement, ou fera immatriculer frauduleusement un navire pour échapper aux charges de l'Inscription Maritime ; il suffira que la qualification arbitraire donnée au bâtiment ne soit pas en contradiction par trop flagrante avec son apparence extérieure. « Il n'est pas admissible que l'observation ou l'inobservation des lois par les intéressés puisse avoir sur le caractère légal des bâtiments, et, par suite, sur les règles à leur appliquer, une influence quelconque » (1).

On voit combien le système de ceux qui veulent s'en rapporter uniquement à la déclaration du propriétaire qui sollicite la délivrance d'un acte de francisation ou d'un certificat d'immatriculation serait défavorable au crédit maritime. Les créanciers seront très rarement les complices de la fraude du propriétaire du bâtiment. Qu'elle ait été faite de bonne ou de mauvaise foi, ils doivent se fier à la déclaration dont ils n'ont pas le moyen de contrôler la véracité. Et ce sont surtout leurs intérêts qui seront compromis par la perte de leur privilège ou de leur hypothèque si la déclaration est frauduleuse ou même si elle est seulement erronée.

En réalité, la francisation n'est qu'une formalité administrative qui, pour l'administration elle-même, n'a qu'une valeur relative. Pourquoi lui accorderait-on un crédit absolu en droit privé ?

---

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de droit commercial*, tome 5, n° 89.

Au point de vue historique, la francisation était originairement la marque distinctive des bâtiments français, sans distinction entre les navires de mer et les bateaux de rivière, par rapport aux bâtiments étrangers. Mais, par des décisions successives, l'Administration a dispensé de la francisation les bâtiments affectés à la navigation fluviale.

Cependant la francisation n'est pas même exigée pour toutes les embarcations qui naviguent en mer. Sont dispensés de la francisation notamment les canots et chaloupes dépendant de navires français ; les embarcations de tout tonnage qui naviguent dans l'intérieur d'un port ou d'une rade ; les embarcations de deux tonneaux et au-dessous employées à la pêche du poisson frais ou à la récolte des amendements marins; les embarcations de même tonnage appartenant à des habitants voisins de la côte et qui s'en servent pour leur usage personnel, à l'exclusion de tout transport de marchandises ; les bateaux dragueurs et les bateaux vasiers qui en sont les accessoires ; les bateaux de plaisance de dix tonneaux et au-dessous (1).

Il ne s'agit là que d'embarcations de petites dimensions. Mais on voit que la francisation n'est pas l'attribut particulier des navires de mer. Ce n'est qu'une formalité administrative. Depuis la loi du 5 juillet 1917 les bateaux de navigation intérieure sont de leur côté assujettis à l'immatriculation qui n'est qu'une autre formalité administrative. On pourrait même dire que la francisation n'est en grande partie qu'une disposition fiscale ; l'acte de francisation est délivré d'ailleurs par le ministre des Finances.

A l'égard des dispositions administratives elles-mêmes, ces formalités n'ont qu'une valeur relative; un

---

(1) Voir le Règlement général de 1866, article 151.

bâtiment francisé n'est pas de ce fait et dans toutes les circonstances, et au regard de toutes les dispositions règlementaires et légales, considéré comme un navire de mer.

Le Conseil d'Etat estime qu'avant d'allouer des primes l'administration a toute latitude pour imposer les épreuves qu'elle estimera nécessaires à l'effet de déterminer la nature des bâtiments, en tenant compte à la fois de leur forme et de leur destination.

Cependant la francisation est une formalité administrative ; elle n'est plus accordée qu'aux navires de mer. Implicitement, l'arrêt du Conseil d'Etat du 19 février 1892 (1) vient dire qu'un bâtiment ayant obtenu la délivrance d'un acte de francisation n'est pas un navire de mer nécessairement et dans tous les cas, puisqu'il refuse à un tel bâtiment la qualité de bâtiment de mer, nécessaire au regard de la loi du 29 janvier 1881 pour avoir droit aux primes à la construction.

En fait, il semble que l'acte de francisation n'est délivré que sans garantie par l'Administration de la qualité de navire de mer du bâtiment francisé. C'est qu'il n'est pas au pouvoir de l'Administration de vérifier si le bâtiment qu'on dit devoir être un navire de mer a bien réellement cette qualité. Sans doute le bâtiment auquel aura été délivré un acte de francisation sera très souvent un navire de mer ; il serait manifestement impossible de faire franciser certains bateaux de navigation intérieure dont l'apparence extérieure suffit pour exclure toute possibilité de navigation sur mer.

---

(1) Conseil d'Etat, 19 février 1892. S. 1894.3.10.

Critérium tenant compte de la structure du bâtiment

On a cherché à donner quelque valeur à l'intention manifestée par le constructeur ou par le propriétaire lors de la déclaration faite à la douane ; il suffirait de vérifier si la déclaration concorde avec la structure du bâtiment (1). Le navire francisé et dont les formes et les dimensions, le mode de propulsion sont ceux des navires de mer serait évidemment un navire de mer ; la navigation qu'il effectuerait serait assujettie aux dispositions du livre II du Code de commerce. Le bateau immatriculé et dont les formes et les dimensions, le mode de propulsion sont ceux d'un bateau de rivière serait évidemment un bateau de rivière.

Ce critérium à deux parties est manifestement insuffisant. Très souvent la structure externe, le mode de construction ou de propulsion du bâtiment pourront suffire pour lui faire attribuer le caractère de navire de mer ou celui de bateau de rivière, et une immatriculation ou une francisation frauduleuse se décèlerait aisément. Mais dans les cas où le bâtiment n'apparaît pas comme étant manifestement un navire ou un bateau, que reste-t-il du double criterium ?

Supposons tout d'abord que le bâtiment soit en cours de construction. Il faudra nécessairement tenir compte de la destination que révèle la déclaration du constructeur à la condition que les dimensions et les formes du bâtiment ne soient pas en opposition formelle avec

---

(1) DUFOUR, *Droit Maritime*, I, p. 56. DESJARDINS, *Droit Maritime*, I, n° 35.

cette destination. Mais la qualité du bâtiment ainsi déterminée n'est qu'apparente et provisoire. La destination du bâtiment indiquée par la délivrance d'un acte de francisation sera-t-elle respectée en fait, plus tard, lorsque le bâtiment naviguera ? Le bateau immatriculé ne naviguera-t-il qu'en rivière ?

Lorsque le bâtiment navigue, on ne peut plus fonder un critérium sur le fait que ses caractéristiques ne s'opposent pas au genre de navigation indiqué par la déclaration faite à la douane par son propriétaire. Nous avons vu que le choix fait sans garantie réelle par celui-ci entre la francisation et l'immatriculation, ne peut servir de critérium. La délivrance d'un acte de francisation ne donne pas au bâtiment la qualité de bâtiment de mer ; la navigation effectuée par le bâtiment francisé n'est pas nécessairement soumise aux dispositions du livre II du Code du commerce. La délivrance d'un certificat d'immatriculation ne confère pas au bâtiment la qualité de bateau de rivière ; la navigation effectuée par le bâtiment immatriculé n'est pas obligatoirement dispensée de l'application des règles du livre II du Code de commerce. Les formes, les dimensions, les moyens de propulsion qui, par hypothèse, ne sont pas manifestement ceux qui ne conviennent qu'à un navire de mer ou à un bateau de rivière, n'ajoutent rien à la déclaration du propriétaire ; le choix de celui-ci n'en est aucunement facilité ; le choix pourra n'être que plus aisément frauduleux.

Pratiquement, il se présente des cas dans lesquels la qualification officielle qui résulte de la francisation ou de l'immatriculation est plus ou moins discutable, même si elle correspond aux caractéristiques du bâtiment. Le plus souvent le navire pour lequel est demandée la francisation effectuera réellement une navi-

gation sur mer ; mais il pourra se faire, et cela se produit, qu'un bateau auquel a été accordée la francisation ne touche jamais les eaux de la mer.

Sans doute un contrôle administratif serait possible à toute époque de la vie du navire, et pourrait éviter dans une certaine mesure les francisations frauduleuses et mettre fin aux francisations qui ont perdu leur raison d'être par suite d'un changement dans la destination du navire ; ce contrôle pourrait être renforcé de sanctions pénales, telles que les sanctions prévues par l'article 352 du Code des douanes, modifié par l'article 2 du décret du 30 octobre 1935, pour le cas de francisation frauduleuse de bâtiments étrangers. Mais le contrôle de l'Administration n'est pas actuellement organisé. D'ailleurs, la francisation est nécessairement accordée avant que le bâtiment ne prenne la mer, et ce n'est qu'avec le recul d'un temps forcément long qu'il sera possible de déceler si la navigation qu'il effectue réellement n'est pas une navigation maritime. Et lorsque le bâtiment effectuera une navigation uniquement dans les eaux d'un port ou d'un estuaire, ou même lorsqu'il n'effectuera que quelques sorties en mer, devra-t-on lui enlever la francisation et obliger son propriétaire à le faire immatriculer, ce qui lui fera perdre le bénéfice des dispositions du Droit maritime, alors que le bâtiment évolue au milieu des navires de mer ?

Le critérium que nous cherchons doit, au contraire, permettre au constructeur du bâtiment de choisir en toute certitude entre la francisation et l'immatriculation, il le fera franciser parce qu'il sera un navire de mer ; il le fera immatriculer parce qu'il sera un bateau de rivière. La dénomination donnée au bâtiment aura une valeur réelle. Le critérium doit permettre de vérifier à chaque moment de la vie du bâtiment si cette

dénomination correspond au service réellement effectué et qui, s'il est un service de mer, entraînera l'application des dispositions du Livre II du Code de commerce.

Il n'est donc pas possible de définir la navigation maritime, celle qui est effectuée par un navire de mer, et la navigation fluviale, celle qui est effectuée par un bateau de navigation intérieure; rien ne permettrait de distinguer sous des apparences semblables un navire de mer d'un bateau de rivière. Faut-il retourner les propositions et dire : est un navire de mer le bâtiment qui effectue une navigation maritime ; est un bateau de rivière le bâtiment qui effectue une navigation intérieure ? Est-ce la qualité de la navigation effectuée qui permet de qualifier un bâtiment ?

C'est ce qu'a prétendu une partie de la doctrine comme nous allons le voir maintenant.

SECONDE SECTION

Critériums qui tiennent comptent des eaux sur lesquelles est pratiquée la navigation

La qualité de la navigation devra nécessairement dépendre des eaux sur lesquelles elle sera pratiquée. Solution logique puisque les règles particulières au droit maritime ont pour fondement les conditions particulières dans lesquelles s'effectuent les transports maritimes, les « risques de mer » auxquels est exposé le navire.

Les risques courus en mer, à plusieurs milles des côtes, sont considérables; les risques courus dans un canal, sur une rivière, sont très limités; ici des eaux qui glissent insensiblement suivant la pente; les bateaux, lourdement chargés, s'y frôlent sans danger, malgré les quelques centimètres que mesure seulement leur franc-bord; là-bas, les marées, les courants, les tempêtes assaillent les navires dans des passes fréquentées et souvent étroites. Il a fallu imposer aux navires des règles de sécurité particulières; il a fallu protéger le crédit maritime; on a cherché à diminuer les charges de l'armement; il a été nécessaire d'assurer la rapidité des relations maritimes, tandis que les transports par voie d'eau intérieure sont restés très lents. Les règles particulières à la navigation maritime doivent être appliquées sur les eaux où le navire est exposé aux risques de mer.

Ce principe, il faut le préciser et l'adapter aux réalités. Les réalités se présentent sous la forme de difficultés que nous avons déjà esquissées puisqu'elles posent le problème que nous cherchons à résoudre :

Il n'existe pas de limites naturelles entre les eaux des fleuves et les eaux de la mer;

Le même bâtiment ne fréquente pas toujours les mêmes eaux au cours de voyages différents;

Au cours d'un même voyage, il peut passer des unes dans les autres.

Ces difficultés, on a cherché à les esquiver en délimitant le champ d'application de la loi maritime uniquement à l'aide de la notion de navire. Il n'était pas possible d'arriver ainsi à une solution en faisant abstraction des réalités. Nous sommes contraints de poser le problème de la délimitation du domaine d'application de la loi maritime en fonction des eaux sur lesquelles s'exerce la navigation. Il nous faut d'abord définir ces trois points qui s'imposent à nous.

Entre les eaux du fleuve et les eaux de la mer, nous distinguons des eaux qui appartiennent à la fois au fleuve et à la mer et que nous appellerons : « eaux intermédiaires ». Les différences physiques entre les eaux de la mer et les eaux du fleuve sont apparentes : les eaux de la mer sont salées, elles sont régulièrement soulevées par la marée, les eaux du fleuve sont douces, elles coulent suivant la pente naturelle du lit du fleuve. Mais il n'existe pas de limite géographique entre le fleuve et la mer; il existe une zone maritime du fleuve que l'on désigne sous les appellations d'embouchure ou d'estuaire. Cette zone n'appartient pas en propre à la mer; l'action des éléments y est entravée par les rives du fleuve qui enserrent son estuaire. Mais cette zone a des caractéristiques qui la distinguent physiquement

du fleuve : les eaux ne sont déjà plus des eaux douces, l'effort de la marée s'y transmet à des dizaines de kilomètres de la mer, renversant le courant; les tempêtes soulèvent des grosses vagues dans le large estuaire du fleuve; le vent y pousse les brumes qui couvrent la mer. L'estuaire est autre chose que le fleuve; il peut même recevoir un nom particulier : la Gironde est l'estuaire de la Garonne.

La navigation maritime est d'abord celle qui est exercée sur la mer; la navigation intérieure est essentiellement celle qui est pratiquée sur les eaux du fleuve. Mais la navigation pratiquée sur les eaux intermédiaires de la zone maritime est-elle maritime et la loi maritime s'applique-t-elle sur ces eaux? Si les eaux intermédiaires rentrent dans le champ d'application de la loi maritime, il faut encore préciser très exactement la limite entre elles et les eaux du fleuve.

Il faudra encore résoudre le problème dit de la navigation habituelle : un bâtiment navigue exceptionnellement dans d'autres eaux que ses eaux habituelles; sa qualité ne peut varier suivant la nature des eaux dans lesquelles il se trouve ainsi de passage; il ne peut être soumis presque toujours à la loi maritime et parfois n'être régi que par le droit commun; de même, un bâtiment ne peut être soumis une fois en passant à la loi maritime.

Le problème de la navigation mixte est différent de celui de la navigation habituelle. On suppose qu'un même bâtiment navigue habituellement en mer et sur les eaux fluviales à la fois. On ne peut lui appliquer distributivement les règles du droit maritime et celles du droit commercial terrestre. Il faut choisir.

Nous étudierons dans un premier paragraphe les

solutions proposées par différents auteurs au problème posé par l'existence des eaux intermédiaires entre les eaux fluviales et les eaux maritimes. Dans un second paragraphe, nous examinerons les solutions proposées par la doctrine au problème de la navigation habituelle et au problème de la navigation mixte.

Paragraphe Premier

Le Problème de la Délimitation des Eaux maritimes et des Eaux fluviales

Définition de la Navigation Maritime par M. Bonnecase, qui tient compte à la fois des deux notions de mer et de navire.

Nous commencerons par étudier la définition de la navigation maritime donnée par M. Bonnecase (1). Cette définition se rapproche en effet des thèses doctrinales que nous avons déjà examinées puisqu'elle se réfère à la notion de navire: la navigation maritime est celle qui est pratiquée par un bâtiment apte à tenir la

(1) Bonnecase, *Précis Elémentaire de Droit Maritime* (1932) n° 194 et s.

mer; mais M. Bonnecase tient compte également de la notion de mer dans sa définition : pour être maritime il faut en même temps que la navigation soit effectuée par un bâtiment naviguant effectivement sur mer.

D'après cet auteur, la notion juridique de mer ne peut que correspondre à la notion physique de mer, telle que les sciences naturelles l'ont fixée, ce qui l'amène à faire une question de fait de la détermination de la navigation maritime.

Mais il ajoute que la notion de navigation sur mer ne pourrait constituer à elle seule la navigation maritime; il y a en ce qui concerne la navigation une sorte d'harmonie préétablie entre le lieu où elle s'exerce, mer ou rivière, et l'instrument avec lequel elle s'exerce, navire ou bateau. Il ne peut y avoir navigation maritime que s'il s'agit d'un navire apte à tenir la mer. C'est là encore une question de fait qui résultera de la forme du bâtiment, de ses dimensions, de sa force de propulsion.

Par conséquent, il y aura navigation maritime quand on se trouvera en présence d'un navire apte à tenir la mer et naviguant effectivement sur mer. L'affectation du navire à la navigation sur mer ne suffit pas à engendrer la navigation maritime; il faut que la navigation soit effectuée sur mer.

L'opinion de M. Bonnecase a été reprise et développée par M. Mesuret dans sa thèse de doctorat en droit (1). Comme M. Bonnecase, M. Mesuret prétend dégager ses directives d'un certain nombre de déci-

---

(1) MESURET. *De la navigation maritime ;* contribution à l'étude du domaine d'application du droit commercial maritime ; thèse, Bordeaux 1931.

sions de jusrisprudence, notamment des arrêts de la Cour de Rennes que nous aurons l'occasion d'étudier dans le chapitre suivant. Il définit la navigation maritime : « celle qui est pratiquée sur mer par un bâtiment apte à tenir la mer; seul un bâtiment qui pratique une telle navigation aura la conception juridique de navire ». (1)

Les deux notions de mer et de navire qui nous sont proposées se réduisent à des questions de fait; tout dépend de l'appréciation du juge saisi du litige. M. Bonnecase et M. Mesuret ne résolvent donc pas le premier problème que pose l'existence de règles de droit maritime différentes des règles du droit commun; ils ne délimitent pas d'une façon précise le domaine d'application du droit commercial maritime.

M. Bonnecase précise sa pensée à la suite de sa définition. D'après lui, les divers bâtiments opérant à l'estuaire des fleuves, au delà de la ligne séparative de la mer et de la rivière, ne feront pas une navigation maritime si, par leur structure, ils ne sont pas à même de tenir la mer dans le vrai sens du terme.

Nous verrons que ces bâtiments courent cependant de véritables risques de mer. Avant M. Bonnecase, de Valroger (2) estimait déjà que n'était un bâtiment de mer que celui qui fait vraiment un service de mer; mais il considérait comme un navire de mer celui qui naviguait dans les limites de l'Inscription Maritime, au-delà de la limite de la mer.

---

(1) Mesuret, thèse, p. 149.

(2) De Valroger, *Droit Maritime*, n° 9, p. 86.

M. Mesuret tire les conséquences de sa thèse en examinant quatre hypothèses à la fin de son ouvrage, après avoir donné la définition de la navigation maritime que nous avons rapportée :

Lorsque la navigation est effectuée sur mer par un navire apte à tenir la mer, la navigation est maritime et soumise aux règles du droit maritime; c'est là le seul cas où, d'après lui, la navigation serait maritime;

Lorsque la navigation est effectuée sur mer par un navire inapte à tenir la mer, la navigation doit être considérée comme une navigation intérieure; c'est là une solution discutable, car ceux qui sont intéressés à la navigation ne sont pas tous en mesure de vérifier les aptitudes du bâtiment;

Lorsque la navigation est effectuée sur une rivière par un bâtiment apte à tenir la mer, la navigation doit être considérée comme une navigation intérieure;

Lorsque la navigation est effectuée sur une rivière par un bâtiment inapte à tenir la mer, la navigation est une navigation intérieure (1).

C'est donc la notion de navigation effectuée sur mer qui semble être la plus importante pour M. Mesuret, puisque si cette condition n'est pas remplie il estime que tout bâtiment fait une navigation intérieure et que le droit maritime n'est pas applicable. C'est là peut-être une opinion un peu étroite encore que la notion de navigation effective puisse être comprise en fait très largement.

Mais pour que le droit maritime soit applicable, il ne suffit pas que le bâtiment navigue effectivement sur mer; il faut qu'il soit en même temps apte à tenir la mer. Cette seconde condition, indispensable, est encore plus vague que la première; il ne sera pas possible de

---

(1) MESURET, thèse, p. 149 et s.

prévoir sur ce point la solution qu'adoptera le juge saisi d'un litige; il faudrait alors que la jurisprudence tente de préciser cette notion d'aptitude à tenir la mer. Y réussirait-elle? Nous verrons qu'elle n'a encore adopté aucune règle précise. M. Bonnecase et M. Mesuret le déplorent avec nous.

Aussi ne pouvons-nous nous ranger à l'opinion de M. Bonnecase et de M. Mesuret.

Critérium tiré de la Notion d'Exposition à des Risques de Mer

M. Blondel a cherché, comme M. Bonnecase, à dégager de certaines décisions de la jurisprudence un critérium du domaine d'application du droit commercial maritime. Il prétend dégager ainsi la notion d'exposition aux risques de mer (1). Cette notion a été reprise récemment dans des observations formulées à la suite de divers arrêts dans la Revue de Droit Maritime comparé (2).

Le principe est le suivant : seule la navigation maritime est soumise au droit maritime; n'effectuent une navigation maritime et ne sont des navires que les seuls bâtiments exposés aux risques particuliers que comportent les voyages en mer. Mais ce principe ne résout pas les difficultés pratiques qui se posent lors-

---

(1) Voir la note de M. Blondel sous Chambre des Requêtes, 22 juillet 1896, S. 1897.1.81.

(2) Voir les « Observations » sous Cour Suprême d'Argentine, 15 juillet 1931, Dor. 26.131 et s., et sous Haute Cour des Pays Bas, 21 avril 1932, Dor. 27.131 et s...

que le bâtiment navigue sur les eaux intermédiaires ou lorsqu'il fréquente plusieurs eaux. M. Blondel propose une définition (1) : la navigation maritime serait « celle qui comporte tout ou partie des dangers et des risques de la mer, et par cela même des mesures prises pour les prévenir ». Il paraît ainsi assouplir le principe que nous avons énoncé en tête de ce paragraphe : la navigation pourra ne pas comporter tous les dangers et les risques de la mer, et cependant être maritime. Mais quelle « somme » de dangers et de risques sera nécessaire et suffisante pour que la navigation considérée soit maritime? Nous ne le savons pas.

S'appuyant sur la définition de M. Blondel, on pourrait peut-être considérer comme maritime toute navigation au cours de laquelle le bâtiment courrait un risque de mer quelconque, ne fût-ce qu'un instant; serait maritime alors la navigation mixte et peut-être la navigation effectuée sur les eaux intermédiaires. Mais ce ne sont certainement pas là des solutions préconisées par la jurisprudence de la Cour de Cassation que l'on prétend être une application de la théorie de l'exposition aux risques de mer. Nous verrons que la Cour suprême estime qu'il appartient au juge du fond d'apprécier la qualité de la navigation en tenant compte des circonstances de la cause, et que pratiquement, les Cours d'appel et les Tribunaux ne recevant aucune directive de la Cour de Cassation ne suivent aucune règle précise.

Les solutions que nous avons envisagées ne paraissent pas non plus être celles auxquelles aboutirait M. Blondel en partant de la définition qu'il donne de la navigation maritime. Voici en effet ce qu'il écrit à

---

(1) Voir note Blondel sous Ch. des Req. 22 juillet 1896, S. 1897.1.81.

propos de cette définition (1) : « Notre formule est sans doute moins précise que les autres, mais peut-être a-t-elle l'avantage d'être plus souple et de laisser aux tribunaux toute latitude pour trancher, d'après les circonstances de la cause, une question qui sera très souvent une question de fait ».

Que faut-il penser du critérium tiré de l'exposition à des risques de mer tel qu'il est conçu par ceux qui le préconisent ? M. Ripert (2) estime à juste raison qu'il n'est même pas possible de trouver dans le caractère plus ou moins dangereux de la navigation un critérium de distinction assez ferme pour pouvoir être proposé et indiqué aux tribunaux. « Il n'est pas exact, en fait, écrit-il, qu'une navigation maritime soit toujours plus dangereuse qu'une navigation fluviale, ni même qu'elle comporte des dangers différents. Tout dépend du genre de la navigation ». Remonter l'estuaire de la Loire est une véritable navigation, navigation dangereuse en raison de l'encombrement de l'estuaire, du mouvement de nombreux bâtiments dans des passes étroites, des courants et de la marée plus redoutables qu'en pleine mer.

En fait, la notion d'exposition à des risques de mer ne constitue pas un critérium. On ne nous donne aucune directive précisément dans les cas qui présentent les difficultés qu'il faut résoudre. Le bâtiment navigue sur la mer; il est exposé aux risques de mer et par conséquent effectue une navigation maritime. C'est là une simple explication, explication inexacte écrit d'ailleurs

---

(1) Voir note Blondel sous Ch. des Req. 22 juillet 1896, S. 1897.1.81.

(2) Voir les observations formulées sous Conseil d'Etat, 15 février 1918, R. XXXI, p. 353.

M. Ripert, puisque la notion de danger n'est pas absolument particulière à la navigation sur la mer; explication qui n'est pas un critérium puisque, d'une part, il est évident que la navigation sur la mer est maritime, et que, d'autre part, cette explication ne résout pas les divers problèmes que posent la navigation sur les eaux intermédiaires, la navigation habituelle et la navigation mixte. La solution de ces problèmes est abandonnée à l'appréciation des tribunaux; et ceux-ci apprécieront la qualité de la navigation en fonction des circonstances de la cause autres que celle de l'exposition aux risques de mer. En pratique, les Tribunaux continueront à apprécier librement dans chaque espèce, et rendront pour des navigations sur les mêmes eaux des solutions différentes. Il restera impossible dans ces conditions de régler en toute sécurité l'exploitation commerciale des bâtiments.

Critériums tirés des limites de l'Inscription Maritime

De nombreux auteurs ont désespéré de trouver une délimitation du champ d'application du droit maritime dans les seules notions abstraites de navire et de mer. Ils rejettent d'autre part les critériums tirés de la francisation et de la structure du bâtiment. Ils cherchent à délimiter sur quelles eaux la navigation est maritime, sur quelles eaux elle est au contraire fluviale; ils proposent une limite fixée par un lieu plus ou moins déterminé, en amont duquel la navigation serait considérée comme fluviale, en aval duquel la navigation serait considérée comme maritime.

Or le droit administratif a dû résoudre des problèmes analogues à ceux qui se posent en droit privé ;

il a fallu par exemple déterminer le domaine sur lequel s'appliquent les règlements maritimes et celui sur lequel s'appliquent les règlements fluviaux. Le droit administratif possède des règles précises pour l'application de certains de ces règlements; il détermine le lieu en amont duquel ne s'applique pas telle réglementation, sur la pêche ou sur l'Inscription maritime, par exemple, en aval duquel cette réglementation doit être au contraire observée. Ce lieu varie avec la réglementation envisagée; cependant la délimitation de l'Inscription maritime est commune à un certain nombre de réglementations administratives.

Ne pourrait-on, en droit privé, adopter une des délimitations administratives? Les auteurs ont recherché celle qui pourrait déterminer le critérium le plus rationnel et le plus pratique pour l'application du droit maritime. Nous verrons que M. Danjeon et M. Ripert ont estimé qu'il fallait choisir les limites de l'Inscription Maritime comme délimitation du champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce. MM. Lyon-Caen et Renault proposent un critérium inspiré de cette délimitation.

La distinction entre le domaine public maritime et le domaine public fluvial est faite par des décrets de délimitation rendus par le Président de la République ou des arrêtés de domanialité pris par les préfets (1). Cette distinction a soulevé de vives controverses et n'est point encore très nette dans notre droit administratif. M. Ripert (2) résume ainsi les diverses opinions : « On a cru pendant un certain temps que des considé-

(1) En vertu de l'article 2 du décret-loi du 12 février 1852.

(2) Georges RIPERT, *Droit Maritime*, t. I, p. 150.

rations tirées de l'aspect physique des lieux, continuité du rivage ou parallélisme des rives suffisaient à donner une solution. On semble aujourd'hui tenir compte d'éléments divers et plus nombreux, physiques, hydrographiques, géologiques, et l'on déclare, en une formule, que le domaine public maritime commence là où s'affirme la prédominance des caractères marins ». Cette délimitation administrative du domaine public maritime n'est qu'une séparation de fonctions entre autorités administratives qui exercent leur surveillance sur le domaine; cette délimitation n'intéresse donc pas directement la navigation et nous ne nous y arrêterons pas.

La délimitation entre la mer et les eaux intérieures relativement à la police de la pêche dépend uniquement de la salure des eaux (1). La salure des eaux détermine en effet la présence des poissons de la mer dans les eaux intermédiaires. Mais si la salure des eaux influe sur la navigation, il existe d'autres circonstances qui jouent un rôle autrement important dans la navigation sur les eaux intermédiaires. Nous verrons quel rôle peut être celui de la salure des eaux en étudiant une autre réglementation administrative, à propos du rôle d'équipage.

Des textes administratifs déterminent au point de vue fiscal le lieu de la navigation maritime : la navigation fluviale s'étend jusqu'à la hauteur du dernier bureau des douanes, où commence la navigation maritime. Certains proposent d'adopter ce critérium en droit privé (2). C'est s'attacher à une circonstance d'ordre purement administratif et très secondaire.

---

(1) Loi du 15 avril 1829, art. 3.

(2) V. notamment Cresp et Laurin, *Cours de droit maritime*, 1876-1884, p. 52.

Deux dispositions du droit administratif sont pour nous très importantes. Elles donnent des délimitations qui valent pour un grand nombre de règles administratives. Ce sont ces délimitations que l'on a cherché principalement à faire passer dans le droit privé.

La première de ces dispositions est formulée par le décret du 19 mars 1852, à propos du rôle d'équipage. L'article premier de ce décret dispose que « le rôle d'équipage est obligatoire pour tous les bâtiments et embarcations exerçant une navigation maritime. La navigation est dite maritime sur la mer, dans les ports, sur les étangs ou canaux où les eaux sont salées, et, jusqu'aux limites de l'Inscription Maritime, sur les fleuves et les rivières affluant directement ou indirectement à la mer ». Cette définition de la navigation maritime valait non pas seulement pour le rôle d'équipage, mais aussi pour le débarquement et l'embarquement des marins, le nom des navires et l'inscription des gens de mer.

La seconde disposition est formulée par la loi du 24 décembre 1896 sur l'Inscription Maritime et vient préciser la première en donnant les limites de l'Inscription Maritime dans les fleuves, rivières et canaux. Les règles de cette institution sont applicables, dit l'article premier de la loi, « dans les fleuves, rivières et canaux, jusqu'au point où remonte la marée, et pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter ». Ce n'est que la reproduction d'une règle très ancienne. Elle a été abrogée en fait par les décrets des 8 novembre et 28 décembre 1926 qui ont reporté les limites de l'Inscription Maritime à l'embouchure des fleuves, rivières et canaux. Mais il semble qu'elle doive reprendre prochainement sa place dans notre législation.

La disposition de l'article premier de la loi du 24 décembre 1896 avait une importance toute particu-

lière en droit administratif. Elle définissait les eaux dans lesquelles la navigation est maritime au regard d'une institution très importante, très ancienne et qui continue d'exister, l'Inscription Maritime, dans le cadre de laquelle s'écoule toute la vie des marins français. Cette délimitation des eaux maritimes jouait encore dans d'autres cas : elle servait à la délimitation de la pêche fluviale (1); ses dispositions étaient en concordance avec celles de la loi du 15 avril 1884 sur le classement des ports; elle servait pour la rédaction des congés (2); le décret du 19 mars 1852 sur le rôle d'équipage s'y réfère expressément.

Deux auteurs surtout, Dangeon (3) et M. Ripert (4), ont préconisé dans leurs ouvrages l'adoption en droit privé des règles et délimitations formulées par le décret du 19 mars 1852 et la loi du 24 décembre 1896 (5). Ils proposent de considérer comme soumis aux règles particulières du droit maritime le bâtiment qui effectue sa navigation dans les limites de l'Inscription Maritime, c'est-à-dire dans les eaux salées et jusqu'au point où remonte la marée ou jusqu'au premier obstacle infranchissable par les bâtiments de mer, et de considérer comme bateau de rivière le bâtiment qui navigue dans les fleuves au-delà de ces limites. Naturellement, le bâtiment qui effectue une navigation maritime au sens où nous l'entendons, sera muni de l'acte

(1) Loi du 15 avril 1829, art. 3.

(2) Décrets des 29 décembre 1791, 15 janvier 1792.

(3) *Traité de Droit Maritime*, t. I, p. 27 et s.

(4) *Droit Maritime*, t. I, n° 140 et s.

(5) V. également DE VALROGER, *Droit Maritime*, n° 9, p. 86.

de francisation et d'un rôle d'équipage. Mais il n'en aurait pas moins le caractère juridique de navire, si, par suite d'une fraude ou d'une erreur, ou par application d'une dispense légale, il en était démuni; et il faudrait lui refuser ce caractère si, bien que muni de ces pièces officielles, il effectuait un trajet exclusivement fluvial.

Dangeon et M. Ripert ont dû répondre aux adversaires de leur thèse qui faisaient deux objections : pourquoi appliquer en droit privé des textes de droit administratif ? les règles formulées dans ces textes sont arbitraires.

Le décret du 15 mars 1852 et la loi du 24 décembre 1896 ne déterminent les limites de la navigation maritime qu'en vue de l'application de certaines règles administratives relatives principalement au rôle d'équipage et à l'Inscription Maritime. Ces règles ne concernent que le droit administratif et n'ont été imaginées que par rapport à ce droit : on se refuse à voir dans une règle administrative, inspirée par le désir de grossir les chiffres de l'Inscription Maritime en y faisant rentrer les inscrits fluviaux, un critérium de distinction pour un débat d'intérêt privé. Les textes envisagés ne constituaient même pas le droit commun administratif; la navigation qui s'exerçait dans les limites qu'ils définissent, considérée comme maritime au point de vue de certains règlements, pouvait très bien ne pas avoir le même caractère au regard d'autres règlements.

Ces délimitations sont arbitraires : la salure des eaux, la marée, le premier obstacle à la navigation des navires de mer. En fait, tout en étant pratiquée dans

les limites de l'Inscription Maritime, la navigation pourrait avoir lieu uniquement en rivière, en deça de l'embouchure; alors elle ne présenterait pas les dangers de la navigation sur mer; elle s'effectuerait dans les mêmes conditions que la navigation sur les fleuves, rivières et canaux, et par suite elle ne comporterait pas l'application des règles du droit privé maritime, qui est liée aux conditions de la navigation sur la mer. Dans l'impossibilité de découvrir un critérium plus satisfaisant, on se refuse à trancher la question « a priori » et on propose de laisser aux tribunaux le soin de la résoudre en fait, dans chaque cas, d'après les circonstances, notamment en tenant compte des risques plus ou moins grands de la navigation.

Solution imprécise et peu satisfaisante, solution qui n'est pas une solution. Dangeon et M. Ripert relèvent l'importance d'un critérium qui permettrait de déterminer le champ d'application de la loi maritime; il ne s'agit pas de régler un point de détail, mais de délimiter la sphère d'application de deux branches du droit aussi différentes que le droit maritime et le droit terrestre. Il n'est guère admissible que la question soit laissée à l'appréciation des Tribunaux et ne soit pas tranchée a priori par la loi.

La séparation entre le Droit public et le Droit privé n'est pas aussi tranchée en Droit maritime que dans d'autres branches du domaine juridique. Les règles administratives, rôle d'équipage, mouvement des marins, nom des navires, inscription maritime, qui sont régis par les dispositions du décret du 19 mars 1852 et de la loi du 24 décembre 1896, influent et débordent sur les règles du droit privé, et cela de telle façon que

les deux sortes de règles sont presque inséparables, tandis que les autres textes du droit administratif maritime ne constituent que des réglementations exclusivement administratives. Nous rencontrerons cette thèse formulée par certaines décisions de jurisprudence.

Les limites définies par le décret du 19 mars 1852 et par la loi du 24 décembre 1896 avaient pour elles d'être logiques. On considérait comme maritime, en dehors de la navigation effectuée sur la mer proprement dite, celle effectuée dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées; il s'agit là des accessoires de la mer, indispensables à la navigation maritime; la zone maritime finissait avec la salure des eaux.

Les navires remontent souvent les cours des fleuves et de leurs affluents; il faut donc délimiter le domaine de la navigation maritime dans les fleuves, rivières et canaux affluant directement ou indirectement à la mer : la limite était jusqu'au point où remonte la marée. En effet, la marée a toujours joué un grand rôle dans la remontée des cours d'eau : le flux aidait à la montée des navires de mer à voiles, et le reflux les ramenait à la mer :

Le flux les apporta, le reflux les remporte.

Les navires à vapeur et les bateaux à moteur comptent aussi avec la marée : un vapeur a mis huit jours pour remonter la Loire jusqu'à Nantes; ses machines en mauvais état ne réussissaient pas à étaler contre le reflux; il reculait, puis avançait avec le flux plus qu'il n'avait reculé. D'autre part, c'est seulement lors des fortes marées que les navires très importants peuvent remonter les fleuves; pour favoriser leur montée, les ingénieurs cherchent à intensifier l'apport d'eau de la marée au lieu de creuser le lit du fleuve.

Mais en Méditerranée il n'y a pas de marée; on mettait en valeur une idée analogue : la navigation maritime serait celle qui s'exerce jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter.

Il est facile, et c'est ce qui a été réalisé par l'Administration, de dresser une nomenclature des ports, étangs et canaux dont les eaux sont salées, de faire déterminer le point extrême où remonte la marée et celui que les navires de mer ne peuvent franchir.

Si la navigation pratiquée en deça de l'embouchure des fleuves, rivières et canaux, est moins périlleuse que la navigation sur mer, il n'en est pas moins vrai que la communication directe avec la mer et l'influence de la marée sont susceptibles de créer à tout moment des risques analogues aux véritables risques de mer.

Pratiquement, les diverses opinions paraissent aboutir à des résultats peu dissemblables et qui ne s'éloignent pas de ceux que donnerait l'application des textes relatifs au rôle d'équipage et à l'Inscription maritime.

Enfin, en faveur de sa thèse, Dangeon fait ressortir que le critérium qu'il propose a été adopté en matière d'abordage par la jurisprudence antérieure à la loi du 15 juillet 1915. L'abordage était considéré comme maritime lorsqu'il s'était produit dans les limites de l'Inscription Maritime, quelle que soit la qualité des bâtiments en cause.

De l'opinion formulée par Dangeon et par M. Ripert, il convient de rapprocher celle émise par Lyon-Caen et

Renault (1). D'après ces auteurs, la navigation exercée dans les estuaires, fleuves, rivières et canaux serait maritime lorsqu'elle est exercée en aval des premiers ponts fixes que ne peuvent franchir les navires de mer, ce qui est généraliser l'un des moyens de démarcation donnés par la loi du 24 décembre 1896.

M. Ripert critique cette proposition. « Et s'il n'y a pas de ponts? Et si ces ponts ne font pas obstacle à la navigation? Et si le navire a une mâture et une cheminée pliantes? On voit à Paris, amarrés aux ports de la Seine, malgré les ponts fixes, des courriers de Londres » (2). Il apparaît en effet que si la salure des eaux ou le phénomène de la marée sont d'ordre naturel, l'existence de ponts fixes a un caractère manifestement accidentel et matériel. En fait, il arrivera souvent que les ponts fixes soient établis à proximité du point où disparaissent les effets de la marée; la présence de ces ponts suffira souvent à entraver les effets de celle-là.

Les limites de l'Inscription Maritime auraient pu être adoptées en droit privé, ce qui aurait évité beaucoup de difficultés.

Mais sont intervenus les décrets des 8 novembre et 29 décembre 1926 qui portent réduction des limites de l'Inscription Maritime à l'embouchure des fleuves, rivières et canaux. Il n'existe plus en droit une zone maritime fluviale soumise au régime de l'Inscription

---

(1) Lyon-Caen et Renault, V, n° 90. Lyon-Caen, note au Sirey, 1900.1.209.

(2) Ripert, *op. cit.* p. 152.

Maritime et les limites définies par la loi du 24 décembre 1896 ne correspondent plus à rien, sauf les cas exceptionnels prévus par les décrets de 1926.

Nous verrons dans notre seconde partie que l'on cherche actuellement à revenir sur les décrets de 1926 et à fixer de nouvelles limites de l'Inscription Maritime en amont des limites de la mer, qui serviraient à délimiter également le champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce.

Paragraphe Second

Le Problème de la Navigation habituelle
Le Problème de la Navigation mixte

Les auteurs qui ont proposé les divers critériums du domaine d'application du droit maritime en tenant compte de la notion de mer et des eaux sur lesquelles est pratiquée la navigation, ont été amenés à répondre aux problèmes posés par la navigation habituelle et par la navigation mixte.

On part du principe que c'est le lieu de la navigation qui permet de donner au bâtiment qui l'exerce sa qualité juridique particulière; il apparaît donc que cette qualité pourrait varier avec le lieu de la navigation; il

serait absurde de soumettre à des règles différentes deux bâtiments qui naviguent dans les mêmes eaux. Mais le même bâtiment ne peut changer de qualité au cours d'une même navigation dans des eaux différentes.

Un premier point semble certain : lorsqu'un bâtiment de mer cesse complètement de naviguer dans les eaux maritimes, il devient un bateau de rivière; de même, le bâtiment qui cesserait de naviguer en rivière deviendrait un navire.

Lorsqu'un bâtiment navigue exceptionnellement dans d'autres eaux que ses eaux habituelles, sa qualité ne peut varier suivant la nature des eaux où il se trouve ainsi successivement, estime M. Ripert; il ne peut être soumis presque toujours à la loi maritime et parfois seulement être régi par le droit commun; inversement, il ne peut être soumis exceptionnellement à la loi maritime et dans presque tous les cas au seul droit commun. D'après M. Ripert, sera donc un navire le bâtiment qui navigue habituellement dans les eaux maritimes; il conservera cette qualité lorsque exceptionnellement il remontera un fleuve. Inversement, le bateau de rivière ne deviendrait pas un navire si un armateur lui faisait effectuer en mer un voyage exceptionnel, dans le but par exemple de le conduire au lieu de son exploitation. (1)

MM. Lyon-Caen et Renault (2) formulent une opinion semblable à celle de M. Ripert; il faut rechercher d'après eux à quelle navigation se livre le plus fréquemment le bâtiment envisagé. C'est s'en remettre à l'appréciation des juges du fond.

---

(1) Ripert, *op. cit.*

(2) Lyon-Caen et Renault, *op. cit.*

M. Bonnecase (1) envisage le cas de ce qu'il appelle la navigation mixte dans le temps. Il estime qu'il faut tenir compte dans chaque cas de la navigation actuelle à l'inverse de M. Ripert : les bâtiments susceptibles de tenir la mer et effectuant des voyages entiers sur mer, ne seront pas pourtant considérés comme faisant de la navigation maritime quand ils effectueront un voyage tout entier sur rivière.

M. Mesuret (2) développe la thèse de M. Bonnecase, mais fait une réserve en ce qui concerne les formalités administratives qui ne peuvent être renouvelées à l'occasion d'un voyage exceptionnel que lorsque le bâtiment reprend sa navigation habituelle.

Il ne serait pas sans grands inconvénients de considérer ainsi le même bâtiment exceptionnellement comme un navire et habituellement comme un bateau, par exemple. La thèse de M. Bonnecase n'est pas plus admissible en droit privé qu'en droit administratif.

Au cas où le bâtiment effectue une navigation mixte, c'est-à-dire lorsque le bâtiment fait habituellement des voyages à la fois sur les eaux maritimes et sur les eaux fluviales, on ne peut appliquer distributivement les règles du droit maritime et celles du droit commercial terrestre; il faut choisir. M. Ripert estime qu'il faut considérer la fraction la plus importante de la navigation; ce serait, écrit-il, (3) chose facile: « un navire qui fait de la navigation au long cours ne sera pas considéré comme effectuant une navigation intérieure lorsqu'il rejoindra son port de rivière; inversement, un bateau qui fait un service de rivière pourra

(1) Bonnecase, *op. cit.*

(2) Mesuret, thèse, p. 139.

(3) Ripert, *Droit Maritime*, n° 143.

descendre jusqu'au port d'embouchure et traverser les eaux de l'Inscription Maritime sans se trouver soumis à l'application du droit maritime, alors même qu'il devrait remplir les mêmes formalités administratives que les navires ». La partie la plus importante de la navigation attirerait à elle la partie accessoire, et le navire ne perdrait pas sa qualité juridique, même lors qu'il fait habituellement une navigation fluviale accessoire.

Envisageons, par exemple, le bâtiment qui effectue un service régulier entre Paris et Londres et vice-versa. Si on considère la partie maritime du voyage comme principale et les parties fluviales du voyage comme accessoires par rapport à la partie maritime, il apparaît clairement qu'en vertu des principes préconisés par M. Ripert, le bâtiment sera toujours et partout un navire, soumis aux règles du droit maritime.

Mais que faut-il entendre par la partie la plus importante de la navigation? Pour la reconnaître, faut-il envisager, comme M. Bonnecase, le nombre de milles parcourus ou le nombre d'heures écoulées dans chaque partie de la navigation, et dire que la partie la plus importante de la navigation est la plus grande dans l'espace ou dans le temps?

On peut admettre, au contraire, que la partie la plus importante de la navigation est celle qui est la raison d'être des autres; si le service Paris-Londres emprunte les eaux de la Seine et de la Tamise, c'est parce que ces fleuves aboutissent à la Manche qu'il faut traverser pour passer de France en Angleterre; la raison d'être du voyage, c'est la traversée de la Manche. Que l'on adopte l'une ou l'autre solution, il faudra donc toujours attendre l'appréciation du juge du fond pour être fixé dans chaque cas d'espèce.

Ne faut-il pas envisager plutôt que la partie la plus importante de la navigation est celle dans laquelle le bâtiment court les plus graves dangers, ce qui rend nécessaire l'application de règles de droit exorbitantes du droit commun; ce qui revient à dire que la partie la plus importante de la navigation est toujours la partie maritime, indépendamment des questions de durée ou de longueur de la traversée, et qu'au cas de navigation mixte, le bâtiment est soumis à la loi maritime M. Ripert ne s'explique pas sur le point de savoir ce qu'il faut entendre par l'expression : « la partie la plus importante de la navigation ».

CHAPITRE SECOND

La jurisprudence

PREMIÈRE SECTION

Jurisprudence des juridictions civiles

Les Cours d'Appel et les Tribunaux de première instance hésitent sur le critérium à adopter et s'appuient tantôt sur les caractéristiques du bâtiment, tantôt sur l'idée de risques de mer et de navigation effective, tantôt sur la notion de limites de l'Inscription Maritime.

La Cour de Cassation n'a pas déterminé de règles précises et générales permettant de reconnaître les limites d'application du droit maritime. La Cour suprême en est venue à considérer qu'il s'agit uniquement d'une

question de fait et qu'il appartient au juge du fond de la trancher souverainement; c'est là une double idée qui se trouve exprimée dans presque tous les arrêts de la Cour suprême, soit sous cette forme, soit sous une forme équivalente. Aussi les pourvois sont-ils toujours rejetés par la Chambre des Requêtes, et la Chambre Civile n'a plus à connaître de la délimitation du champ d'application des dispositions du droit maritime.

Il résulte de cette absence de directives un véritable chaos de décisions; certaines paraissent inexplicables.

Paragraphe Premier

Décisions tenant compte des Caractéristiques du Batiment

Décision tenant compte uniquement de la Francisation

L'article 196 du code de commerce qui, au cas de vente volontaire d'un navire en voyage, décide que le navire, ou son prix, continue d'être le gage des créanciers du vendeur, est-il applicable uniquement aux bâtiments de mer, et non à ceux qui ne se livrent qu'à la navigation fluviale?

Le tribunal civil d'Angoulême (1) a répondu négativement. Toutefois il a examiné le point de savoir si les gabares faisant l'objet du litige étaient des bâtiments de rivière.

« Attendu... qu'il est facile de reconnaître que les gabares « Aline » et « René » sont de véritables bâtiments de mer; qu'ils remplissent les conditions nécessaires pour pouvoir tenir la mer, et que leurs voyages s'effectuent, soit en mer pour aller à La Rochelle, soit dans la dépendance de la mer pour aller à Charente et à Rochefort; qu'elles sont *inscrites au quartier maritime de Saintes;* qu'elles dépendent de la direction maritime de La Rochelle; que V... avait, au moment de la saisie, des marchandises à destination de Rochefort et de La Rochelle qu'il se proposait de transporter à l'aide de ses gabares; et que le rapport de l'expert qui les a visitées constate que ces bâtiments étaient pourvus de *certificats de visite, de jaugeage et de congé maritimes*, pièces utiles seulement aux bâtiments de mer; qu'il suffit au surplus de considérer l'importance de ces navires, dont l'un, « Aline », est du port de 49 tonneaux, et l'autre, « René », de 98 tonneaux, pour admettre qu'ils sont de véritables bâtiments de mer. »

En réalité, le Tribunal tenait compte de ce que la navigation était effectuée dans les limites de l'Inscription Maritime.

La Cour de Bordeaux (2) saisie du litige a décidé que l'article 196 était inapplicable aux bâtiments de rivière; il fallait donc déterminer la qualité des gabares :

---

(1) Trib. civ. d'Angoulême, 9 janvier 1869, sous Bordeaux 5 juillet 1870. S. 1870.2.327.

(2) Cour de Bordeaux, 5 juillet 1870, S. 1870.2.327.

« Attendu que le moyen le plus sûr de distinguer les bâtiments de mer d'avec les bâtiments de rivière se trouve dans la nature même de la navigation à laquelle ils se livrent, parce qu'il est le plus apparent pour les tiers ;

« Qu'il est justifié par des documents certains et non contestés que les gabares « Aline » et « René » n'ont jamais navigué en mer, et qu'à aucune époque elles n'ont, en descendant la Charente, dépassé le port de Rochefort ;

« Que cette vérité ressort des termes mêmes de l'acte de vente... ;

« Qu'enfin le « René » et l' « Aline », à la différence de la « Gabrielle-Suzanne », *n'ont jamais été pourvus d'un acte de francisation : ce qui prouve qu'elles ne sont point des bâtiments de mer,* se livrant à la navigation extérieure, mais de simples bâtiments de fleuve ou de rivière, ne naviguant qu'à l'intérieur ;

« Attendu *qu'il importe peu que ces deux gabares naviguent* sur la Charente *dans les limites de l'Inscription maritime,* et pratiquent ainsi une navigation dite maritime par le décret du 19 mars 1852, qu'elles doivent être munies d'un *rôle d'équipage,* d'un *congé* ou d'un *certificat de jaugeage,* et qu'elles soient *inscrites au quartier maritime* de Saintes, dépendant de la direction de La Rochelle ;

« Que ces prescriptions purement administratives, destinées à assurer au pays un personnel expérimenté et toujours disponible pour la composition de son armée de mer, ou une perception régulière d'impôt, ne sauraient servir à interpréter les dispositions de l'article 196 du code de commerce, conçues dans un tout autre esprit, et apppartenant à un ordre d'idées entièrement différent. »

La qualité de navire de l'autre gabare, la « Gabrielle-Suzanne », n'avait jamais été contestée en présence des énonciations de l'acte de vente. La Cour examine cependant sa situation :

« Attendu que cette gabare *est effectivement un bâtiment de mer* ainsi que le constate l'acte de vente... ; qu'elle a fréquemment navigué en mer, qu'elle était pourvue d'un *acte de francisation...* »

Décisions tenant compte de la Structure du Bâtiment en même temps que de la Francisation

La Cour d'appel de Rennes a rendu un certain nombre de décisions dans lesquelles elle tient compte de la notion de navire ; elle envisage le plus souvent deux éléments dans cette notion : la destination donnée au bâtiment qui est révélée le plus souvent par l'acte de francisation; la structure du bâtiment, qui lui permet de tenir la mer.

Mais le premier arrêt rendu par la Cour de Rennes (1) ne tenait compte que de la destination donnée au navire lors de la construction, sans d'ailleurs révéler l'existence d'un acte de francisation.

« Attendu... que le cahier des charges lui concède la faculté d'user de ses navires en dehors du service

(1) Cour de Rennes, 18 février 1887, Rec. Nantes 1887.1.165, R. II. 651.

du bac pour remorquage dans la rade et excursions en mer pendant un jour, excursions qui peuvent même, avec autorisation, se prolonger au delà de cette durée; qu'à partir de ce moment, les navires employés au bac, comme le « Saint-Malo », ont eu une double destination à la fois fluviale et maritime ;

« Attendu que le sieur Fichet peut d'autant moins dénier au navire le « Saint-Malo » la qualité de bâtiment de mer que, dans son traité avec le constructeur, il réservait pour lui et stipulait au moins que viendrait en déduction du prix convenu la prime à la construction, prime qui n'existe que s'il s'agit de navire de mer ;

« Attendu qu'il importe peu que Fichet, depuis l'exploit d'ajournement, et avant le jugement, ait passé déclaration de ne vouloir employer le navire qu'à une navigation fluviale ; que cette déclaration, qu'on peut supposer ne s'être produite que dans le but d'arrêter les effets de l'action intentée, n'a pu changer la destination qui existait et qu'avait eu en vue le fournisseur des matériaux lors de la construction et paralyser l'exercice du privilège déjà réclamé par demande en justice. »

La Cour accorde le privilège maritime au fournisseur de matériaux.

Cette décision a été déférée à la Cour de Cassation. La Chambre des Requêtes a rendu un arrêt de rejet le 10 juillet 1888 estimant que l'arrêt de la Cour de Rennes était suffisamment motivé en fait (1). Nous retrouverons cet arrêt.

---

(1) Cass. Req. 10 juillet 1888, R. IV.131.

Pour refuser au propriétaire d'une gabare la faculté d'abandon, la Cour de Rennes a relevé son inaptitude à tenir la mer et l'absence d'acte de francisation (1) :

« Considérant que..., quels que fussent son tonnage et son mode de construction, elle était exclusivement affectée au transport de marchandises entre Saint-Nazaire et Nantes, et qu'encore bien que faisant ce service dans les limites de l'inscription maritime, elle fut soumise à certaines prescriptions administratives, elle n'effectuait pas à proprement parler de navigation maritime, n'était *ni destinée ni apte à tenir la mer* et n'était *pas pourvue d'un acte de francisation.* »

Cet arrêt a été frappé d'un pourvoi, mais la Cour de Cassation a estimé qu'il y avait faute de l'armateur de la gabare; elle a rejeté le pourvoi sans s'expliquer sur la qualité du bâtiment (2).

Le troisième arrêt de la Cour de Rennes, rendu le 12 avril 1894 (3) est tout à fait précis :

« Considérant que, pour qu'un bâtiment construit par un armateur puisse être qualifié navire ou bâtiment de mer, et soit susceptible à ce titre d'être grevé de privilèges ou d'hypothèques, aux termes de l'article 191 du Code de Commerce, *il ne suffit pas que l'intention du constructeur ait été de l'affecter à une navigation maritime, ni même qu'il ait été l'objet d'un acte de francisation;* mais qu'*il faut encore que, par sa forme et ses dimensions, il soit réellement apte à naviguer en mer,* soit qu'il trouve en lui-même sa force de

---

(1) Cour d'Appel de Rennes, 9 juin 1890, R. VII, 14.

(2) Cass. civ. 17 mai 1892, S. 1892.1.308.

(3) Cour de Rennes, 12 avril 1894, R. X. 175, Rec. Nantes, 1894.1.191.

propulsion ou qu'il la reçoive d'un navire étranger ; qu'en l'état de la cause, il importe de vérifier si le chaland n° 1, objet du litige, et ayant appartenu au sieur Gautier, depuis déclaré en faillite, remplit bien ces conditions. »

La Cour ordonne une expertise :

« Par ces motifs,

« Avant autrement faire droit, nomme comme expert arbitre M. Mehouas, et lui donne pour mission de rechercher et de constater si le chaland n° 1, par sa forme et ses dimensions, constitue bien ce qu'on appelle un bâtiment de mer, s'il est apte à une navigation maritime, et à quel genre de service il est actuellement affecté. »

La Chambre des Requêtes rejeta le pourvoi formé contre cet arrêt parce que « la question de savoir si un navire est un bâtiment de mer est, dit-elle, une question de fait » (1).

L'affaire est revenue après l'expertise devant la Cour de Rennes qui a statué par arrêt du 25 novembre 1897 (2) :

« Attendu qu'il résulte des termes de cet arrêt (3) ainsi que de la doctrine et de la jurisprudence, que le point de savoir si un navire est ou non un bâtiment de mer est une question de fait laissée à l'appréciation des Tribunaux ;

---

(1) Cass. Req. 22 juillet 1896, D. 96.1.560, S. 97.1.81, R. XII, 140.

(2) Cour de Rennes, 25 novembre 1897, Rec. Nantes, 1898. 1.161.

(3) Il s'agit de l'arrêt précédemment cité.

« Attendu que l'expert a déposé son rapport à la date du 27 avril 1897 et qu'il résulte, tant des constatations de ce rapport que des autres documents fournis à la Cour, que le bateau dit chaland n° 1, commandé le 15 septembre 1891 à M. Gautier, constructeur à Saint-Malo, par MM. Beynel et Tessier, entrepreneurs des travaux de la rade de Brest, est dénommé dans le traité « chaland-ponton » ; qu'il n'a actuellement et n'a jamais eu *ni mâture, ni agrès, ni équipage* ; qu'il était exclusivement destiné à transporter des matériaux du fond de la rivière la Penfeld au pied de la digue en construction dans la rade de Brest ; qu'*il est à fond plat et construit de façon à rendre facile un service de transport et d'échouage à pied d'œuvre et non dans le but de résister à la mer* ; qu'il en est *d'autant plus incapable, que faute de moyens de propulsion personnels, il est de sa nature inerte et condamné à l'immobilité* ; qu'il n'est susceptible d'être mis en mouvement que par un moteur étranger, comme un remorqueur, dont il demeure l'annexe ;

« Qu'en réalité il n'a navigué en mer qu'une seule fois, au mois de juillet 1892, remorqué de Saint-Malo, son port d'origine, en rade de Brest où il devait être utilisé ;

« Que si dans deux autres circonstances, il a été remorqué de la rade de Brest au port de Labéridu, distant de 18 milles, il a, lors du second trajet effectué le 6 octobre 1895, *éprouvé des avaries graves dénotant son inaptitude à une navigation maritime* ; qu'à partir de ce moment il n'est plus sorti de la rade et qu'on n'a plus tenté de donner à son service *une extension que sa structure ne comportait pas* ;

« Attendu qu'en résumé le chaland n° 1 n'a voyagé en mer qu'accidentellement ; *que ses formes et ses dimensions ne sont pas celles d'un bâtiment de mer* et

démontrent qu'il n'a pas été construit pour cette destination ; qu'il n'a rempli et ne remplit encore d'autre office que celui de chaland, portion annexe d'un remorqueur, et ce, en rade et non en pleine mer.

S'agissant d'une question fiscale, la Cour de Cassation a défini la navigation intérieure (1).

L'administration des Douanes s'était pourvue contre un jugement du Tribunal civil de Rouen du 22 novembre 1897, réformant une décision du juge de paix du premier canton de cette ville ; le Tribunal avait exempté d'un droit de péage des bateaux qui effectuaient sur la Seine une navigation du Havre à Rouen, alors que, d'après l'article premier paragraphe 7 de la loi du 29 décembre 1896, et l'article premier du décret du 19 mars 1852, cette exemption n'aurait été accordée qu'aux bateaux venant à Rouen d'un point situé en amont de cette ville.

La Cour a rejeté le pourvoi. Elle constate que sont exemptés du droit de péage, notamment: « 5) les navires opérant au bornage entre Rouen et les petits ports de la Seine, jusqu'à Berville..., 7) les bateaux de navigation intérieure » ; ce paragraphe 7, dit-elle, a été ajouté pour faire disparaître une anomalie défavorable à la batellerie qui ne pouvait être assimilée à la navigation au bornage. L'arrêt est donc basé sur des textes précis, mais qui n'ont qu'un intérêt fiscal.

« Attendu que ces expressions « navigation intérieure » servent à désigner la navigation qui se pratique en dedans du territoire, par opposition à la navigation extérieure ou sur mer, et qu'*il faut entendre par bateau de navigation intérieure, les bateaux cons-*

(1) Cass. civ. 5 mars 1902. D. 1902.1.479.

truits et armés pour cette navigation et incapables de prendre la mer et de s'exposer aux dangers inhérents aux voyages maritimes ».

Et plus loin :

« Attendu que le jugement attaqué constate, en fait, que les bateaux... « sont des bâtiments qui *ne sont pourvus d'aucun appareil de propulsion propre*, qu'ils doivent, à raison de leur *inaptitude à affronter les dangers de l'estuaire de la Seine*, être avec soin distingués des navires, même de ceux opérant au bornage » ; qu'il ajoute que le canal de Tancarville qu'utilisent ces bâtiments pour le trajet de Rouen au Havre « se trouve compris dans le tableau officiel des voies de navigation intérieure » ;

« Attendu que de ces constatations il résulte qu'il s'agit bien, dans l'espèce, de bateaux de navigation intérieure qui rentrent, par conséquent, dans l'exemption prévue par le paragraphe 7 ».

Le commentateur note sous cet arrêt qu'il s'agissait d'appliquer une disposition fiscale et non de la terminologie maritime, et le sens des expressions varie suivant la matière que les lois réglementent, le but auquel elles tendent.

Déjà la Chambre Criminelle (1) avait à deux reprises, également à propos de dispositions fiscales, donné de l'expression « navigation intérieure » la définition reproduite par l'arrêt de la Chambre Civile le 5 mars 1902. Cependant il s'agissait de bateaux à vapeur transportant des voyageurs sur la partie maritime des

---

(1) Cass. Crim. 8 déc. 1854, D. jurispr. gén. v° voiture n° 348, p. 1056, note 1. Cass. Crim, 11 fév. 1887, D. 1888.5.542, 543.

Comp. jurispr. gén. eod. v°, n° 346 et s. ; supplément eod. v°, n° 103 et s.

eaux de la Loire comprise entre le port de Nantes et celui de Saint-Nazaire, dans les limites de l'Inscription maritime.

Plus récemment, le Tribunal de Commerce d'Oran a tenu compte de la délivrance d'un acte de francisation et de la structure du bâtiment, qui notamment possédait des moyens de propulsion, pour juger qu'une drague suceuse était un bâtiment de mer (1).

Il s'agissait d'un abordage; pour qu'il y ait contravention à la réglementation spéciale du port d'Oran, il fallait que l'abordage ait eu lieu entre deux navires, ou, plus exactement, entre deux bâtiments de mer.

Le Tribunal, comme la Cour de Rennes dans son arrêt du 25 novembre 1897, cherche d'abord les principes posés par la jurisprudence et formule les mêmes constatations :

« Attendu tout d'abord et en tout droit que ce point n'a pas encore été résolu d'une façon précise par la doctrine ni par la jurisprudence, car il s'agit là surtout d'une question de fait à déterminer le plus souvent dans chaque espèce litigieuse ; que c'est ainsi que la Cour Suprême a définitivement décidé que la question de savoir si un navire est un bâtiment de mer est une question de fait que les juges du fond sont appelés à trancher souverainement (Voir notamment Cass. 22 juillet 1896, D. 1896.1.560).

Le Tribunal apprécie donc librement le cas qui lui est soumis :

« Or, attendu en effet que la drague suceuse « Irma-Pauline » est *inscrite au registre Véritas*, avec la pre-

(1) Trib. Comm. Oran, 9 nov. 1931. Dor. S. X.18.

mière cote, dans la première division ; que ce navire a un tonnage brut de 802 tonneaux ; qu'il *navigue par ses propres moyens;* qu'il sort tous les jours en mer ; qu'il *possède un rôle d'équipage et un acte de francisation ;* qu'enfin, après l'accident litigieux, *il s'est rendu seul à Alger et en est revenu par ses propres moyens de propulsion et qui sont d'ailleurs assez puissants ;*

« Attendu que l' « Irma-Pauline » est donc bien un bâtiment de mer, et que le fait qu'il est actuellement armé pour les besoins de l'Entreprise des travaux du port d'Oran ne saurait enlever à ce navire son caractère propre, alors surtout qu'il ne se borne pas seulement à évoluer dans le port, mais qu'il fait des sorties journalières en haute mer. »

M. Bonnecase et M. Mesuret voient dans un certain nombre des décisions que nous venons de citer, notamment dans les arrêts de la Cour de Rennes et dans celui de la Cour de Cassation du 5 mars 1902, l'expression du double critérium qu'ils proposent, tiré des deux notions de mer et de navire combinées : la navigation maritime est la navigation effectuée en mer par un navire apte à tenir la mer.

Seul l'arrêt de la Cour de Rennes du 12 avril 1894 pose des principes dont on pourrait peut-être tirer la conclusion de M. Bonnecase et de M. Mesuret : pour qualifier un bâtiment de navire de mer, il ne suffit pas de tenir compte de l'intention du propriétaire de l'affecter à une navigation maritime ; il faut encore qu'il soit réellement apte à naviguer en mer, dit la Cour.

Mais dans l'arrêt suivant du 25 novembre 1897, rendu à propos du même litige, après expertise, la

Cour de Rennes relève que, d'après la doctrine et la jurisprudence, il n'y a là qu'une question de fait; elle juge donc uniquement à l'aide des faits de la cause, les examinant les uns après les autres, faisant sa place notamment à la structure du bâtiment et à son affectation.

Le jugement du Tribunal de Commerce d'Oran, du 9 novembre 1931, est rendu dans le même esprit. Contrairement même à la thèse de M. Bonnecase, il tient compte non pas de la navigation actuelle du bâtiment, mais de sa navigation habituelle. Ses décisions ne permettent pas de jeter les bases d'un critérium de la navigation maritime et de la navigation fluviale.

La Cour de Cassation, saisie de certaines de ces décisions, n'a formulé aucune directive, se bornant à dire qu'il s'agissait d'une question de fait. Seulement, à propos d'une question fiscale, la Chambre Civile a interprété le sens de l'expression « navigation intérieure » employée dans les dispositions fiscales visées par les parties ; son interprétation a été celle de deux arrêts antérieurs de la Chambre Criminelle statuant en matière fiscale. S'il s'était agi d'une question de droit privé, le pourvoi aurait été rejeté par la Chambre des Requêtes qui estime que la qualité du bâtiment est une question de fait dont la connaissance est réservée aux juges du fond.

Si certaines décisions se sont attachées à l'existence d'un acte de francisation et à la structure du bâtiment pour lui reconnaître la qualité de navire de mer, ces deux caractéristiques ne constituent plus pour la jurisprudence que deux des éléments permettant de décider si le droit maritime est ou n'est pas applicable à un litige déterminé.

D'autres décisions estiment que la forme et le tonnage des bâtiments, et la francisation, ne peuvent servir de base à la solution cherchée (1).

Paragraphe Deuxième

Décisions tenant compte de la notion d'exposition a des risques de mer

---

Nous avons vu que, d'après M. Blondel et d'autres commentateurs, il serait possible de tirer d'un certain nombre de décisions de la jurisprudence un critérium: seuls les navires sont soumis aux lois maritimes, et ne sont des navires que les seuls bâtiments exposés aux risques particuliers que comportent les voyages en mer, par ce que seuls ces bâtiments sont affectés à un service particulier comportant une navigation effective. Au cas de navigation mixte, seraient des navires les seuls bâtiments exposés habituellement aux risques de mer. En définitive, le critérium serait donc : l'exposition habituelle à des risques de mer.

---

(1) V. notamment Trib. comm. de Nantes, 29 oct. 1910, Rec. Nantes, 1911.116, étudié sous le paragraphe troisième.

Le Critérium de l'Exposition à des Risques de Mer en Jurisprudence

Nous ne reviendrons pas sur les décisions citées dans le paragraphe précédent. Mais M. Bonnecase et M. Mesuret ont vu dans certaines de ces décisions l'application d'un critérium tiré non seulement de l'aptitude à tenir la mer, mais aussi d'une navigation effective en mer. En effet les magistrats y relèvent que le bâtiment litigieux effectuait sa navigation dans telles ou telles eaux ; c'est donc qu'ils ont considéré l'exposition du bâtiment à des risques de mer comme un des éléments permettant de déterminer si le droit maritime est applicable.

Le Tribunal de Commerce de Marseille a jugé que l'abordage survenu entre deux navires et un chaland n'était pas un abordage maritime, parce que le chaland n'était qu'un engin de port et n'était pas un navire puisqu'il ne sortait pas en mer et ne possédait pas de rôle d'équipage (1).

Cette décision semble par ailleurs très critiquable (2) ; depuis les lois des 15 juillet 1915 et 29 juillet 1916, la réglementation spéciale sur l'abordage et l'assistance maritime est applicable dès qu'un des bâtiments est un navire de mer, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit, et où les services ont été rendus (3). Le Tribunal de Commerce de Mar-

---

(1) Trib. comm. Marseille, 23 octobre 1928, Dor. S. VII, 33.

(2) Observations sous Cour Suprême d'Argentine, 15 juillet 1931, Dor. XXVI, p. 139.

(3) Application pour l'assistance dans Le Havre, 23 nov. 1925, Dor. S. IV, 31.

seille n'avait donc pas à rechercher la qualité du chaland puisqu'il y avait en présence deux autres navires de mer. Cependant il s'est posé la question de savoir si le chaland était ou non affecté à un service de mer.

La notion d'exposition à des risques de mer se rencontre dans plusieurs arrêts de la Cour de Cassation, doublée en quelque sorte de la notion d'affectation à un service spécial.

Il était contesté que le prêt fait sur des barques de pêche fut un prêt à la grosse, ces bâtiments n'étant pas exposés à des risques de mer. La Chambre Civile a statué par arrêt du 20 février 1844 (1).

« Attendu que le prêt dont il s'agit au procès a été fait en vertu d'une délibération prise en assemblée générale des actionnaires, qui en a indiqué la destination ; et que le contrat de prêt lui-même énonce la destination conforme, en exprimant que les deniers ont pour objet de subvenir au paiement des droits, devoirs et dûs des bâtiments de pêche ; que si l'emploi du prêt avait été changé malgré des stipulations aussi positives, ce serait par une fraude dont le prêteur ne saurait être responsable ; que d'ailleurs il n'est nullement établi que la somme prêtée ait été détournée de la destination indiquée par les actes ;

« Attendu que des termes de l'article 190 du Code de commerce, il résulte que la loi autorise le prêt à la grosse tout à la fois sur les navires proprement dits, et sur les autres bâtiments de mer ; *qu'il faut entendre par bâtiments de mer, quelles que soient leurs dimensions et dénominations, tous ceux qui, avec un armement et un équipage qui leur sont propres, remplissent un service spécial et suffisent à une industrie*

(1) Cass. Civ., 20 février 1844. S. 1844.1.198.

particulière ; que les sloops, barques et bateaux de pêche forment à eux seuls le matériel d'entreprises commerciales dont l'importance se trouve démontrée par l'existence même qu'a eue la société du Tréport, et que de telles entreprises ne peuvent être privées des avantages de tous les contrats maritimes, qu'autant que la loi l'aurait formellement exprimé ;

« Attendu au surplus que *les barques de pêche sont exposées aussi à des risques de mer ;* que si elles ne sont pas employées à des voyages de long cours, elles le sont à *des courses plus ou moins aventureuses,* réitérées dans tous les saisons, et qu'enfin, pour la validité du contrat à la grosse, il suffit qu'il ait eu lieu pour un temps déterminé quel qu'il soit... »

Dans cet arrêt, la Chambre Civile prend l'expression « bâtiments de mer » dans un sens large; elle repousse toute distinction basée sur les dimensions et la dénomination donnée au bâtiment; il suffit que le bâtiment ait une vie particulière et indépendante d'un autre bâtiment qui serait plus important.

Mais le pourvoi faisait remarquer, entre autres choses, qu'il est de l'essence du prêt à la grosse que la chose pour laquelle le prêt est fait soit exposée à des risques de mer; il suit que le prêt à la grosse doit avoir pour objet un navire destiné à faire un voyage. On conçoit qu'en pareil cas, le navire étant exposé à périr en voyage, la somme prêtée court tous les risques de perte qui sont de l'essence du contrat à la grosse. D'une manière générale, ce sont les risques courus par les navires qui ont nécessité des institutions spéciales au droit maritime ; en l'absence de ces risques, il faudra appliquer le droit commun. Ce principe général a une valeur de premier ordre lorsqu'il s'agit d'un prêt à la grosse ; c'est à lui que le pourvoi faisait appel. En

l'espèce, le prêt n'était pas fait sur un navire proprement dit, mais sur des barques de pêche; et en supposant que les barques soient comprises sous la dénomination générale de « navires », toujours est-il qu'elles n'étaient pas exposées aux mêmes risques que les navires proprement dits, puisque ces barques ne faisaient pas ce qu'on appelle en langage maritime un « voyage », mais seulement des courses en mer et sur les côtes pour la pêche de la marée.

La Cour suprême répond que les barques de pêche sont exposées aussi à des risques de mer ; si elles ne sont pas employées à des voyages au long cours, elles le sont à des courses plus ou moins aventureuses, réitérées dans toutes les saisons. Et enfin, la Cour pose que, pour la validité du contrat à la grosse, il suffit qu'il ait été passé pour un temps déterminé, quel qu'il soit.

Il suffirait donc, en application de cet arrêt, que le bâtiment qui va en mer et est affecté à un service de mer, si petit soit-il et quel qu'il soit, court des risques de mer, si faibles soient-ils et de quelque nature qu'ils soient, pendant un temps déterminé, si court soit-il, pour qu'il effectue une navigation maritime et tombe sous l'application des règles particulières aux lois maritimes. La Chambre civile a donc appliqué comme critérium de la navigation maritime les deux notions conjuguées d'affectation à un service de mer et d'exposition à des risques de mer.

L'arrêt de la Chambre des Requêtes du 13 janvier 1919 (1) a repris les mêmes notions d'exposition à des

(1) Cass. Req. 13 janvier 1919, R. XXXI, 330, S. 1920. 1.340.

risques de mer et d'affectation à un service spécial, ou plutôt il a dégagé la notion de non exposition à des risques de mer en l'absence d'affectation à un service de mer, confirmant ainsi un arrêt de la Cour de Rouen du 23 novembre 1917 :

« Attendu que le pourvoi reproche à l'arrêt attaqué d'avoir refusé d'appliquer une clause de non responsabilité des fautes du capitaine, sous prétexte qu'il s'agissait d'un transport fluvial, alors que le bateau remorqueur était un navire de mer naviguant dans les limites de l'Inscription maritime ;

« Mais attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que le remorqueur « l'Electrolyse-III » avait, au moment de l'accident, la destination d'un remorqueur fluvial ; qu'il était parti des bassins du Havre, en remorquant des péniches, pour aller à Rouen, par le canal de Tancarville et la Seine ; qu'à aucun moment il ne devait naviguer en mer ou dans l'estuaire de la Seine, le canal de Tancarville aboutissant dans ce fleuve en avant de son estuaire, et ayant précisément été creusé pour assurer une navigation entièrement fluviale entre Le Havre et Rouen ;

« Attendu que, en l'état de ces constatations, encore que le bâtiment fut attaché au port du Havre, comme affecté à la navigation maritime, qu'il eût été souvent employé à des remorquages en mer, *il appartenait à la Cour d'appel de décider que, par suite de son affectation spéciale à un service fluvial limité, le remorqueur ne se trouvait exposé à aucun des risques particuliers que comportent les voyages en mer, et accomplissait une navigation fluviale ;* qu'il n'y a pas lieu de s'arrêter à cette circonstance que le bâtiment muni d'un rôle d'équipage et naviguant dans les limites de l'Inscription maritime se trouvait dans les eaux dites maritimes par le décret du 19 mars 1852 et la loi du 24 décembre

1896 ; que ces dispositions, d'ordre purement administratif, ne peuvent déterminer légalement, au point de vue des relations privées, le caractère de la navigation... »

Nous sommes loin de la compréhension si large de la navigation maritime formulée dans l'arrêt rendu le 20 février 1844 par la Chambre civile; nous sommes même à l'opposé, et c'est la notion de navigation fluviale qui est comprise très largement par la Cour de Rouen dont l'arrêt est reproduit par la Chambre des Requêtes. L'arrêt attaqué fait abstraction du fait que le bâtiment était employé souvent en mer, et ne tient compte que du voyage qui a été l'occasion du litige. La Chambre des Requêtes s'en remet purement et simplement à l'appréciation de la Cour d'appel malgré sa conception épisodique (1).

De l'Exposition Habituelle à des Risques de Mer

On prétend trouver l'expression de la notion d'exposition habituelle à des risques de mer dans deux arrêts de la Cour de Cassation.

Le premier avait été rendu par la Chambre des Requêtes le 19 décembre 1883 (2); celle-ci expose ainsi les faits :

« Attendu que l'arrêt attaqué (Rouen, 28 juin 1882) constate, en fait, qu'en avril 1881, la Compagnie

---

(1) V. égal. note Ripert sous Conseil d'Etat, 15 fév. 1918, R. XXXI, 353.

(2) Cass. Req. 19 déc. 1883, D. 1884.1.362.

V. les jugements Trib. civ. Lorient 9 juin 1936, Dor. XIV. 346 analysés plus loin.

demanderesse s'est engagée à assurer pour le compte de Claparède douze chalands en fer, construits pour l'administration de la Marine, destinés à la navigation fluviale, et devant être expédiés de Rouen à Saint-Louis (Sénégal), du 1er juin au 1er septembre. »

Il s'agissait de savoir si ces chalands devaient être assimilés à des navires qui doivent être visités avant la prise en charge :

« Attendu, en droit, que les chalands dont il s'agit, destinés à la navigation fluviale et devant être conduits au Sénégal par des remorqueurs, ne sont pas au nombre des navires destinés à la navigation maritime dont l'article 225 c. com. prescrit la visite avant la prise en charge ;

« Attendu, d'autre part, en fait, que les juges du fond, interrogeant les termes de la convention intervenue entre Claparède et les Compagnies d'assurances anglaises (qui avaient soulevé la question), son esprit, les circonstances dans lesquelles elle a été conclue et le mode d'exécution qu'elle a primitivement reçu, l'ont interprétée souverainement en ce sens qu'elle n'imposait pas à Claparède l'obligation de se faire donner un certificat de visite... »

Il apparaît bien que la Cour ne tient compte que de la destination habituelle des chalands et fait abstraction de la traversée par mer entre Rouen et Saint-Louis du Sénégal ; mais nous savons dans quelles conditions s'effectue cette traversée : les chalands sont tirés par un remorqueur ; ils sont transportés par mer. D'autre part, la visite prévue par l'article 225 du code de commerce n'est pas exigée pour les bâtiments destinés au cabotage, à la pêche côtière, pour les barques de pêcheurs, etc..., et n'est obligatoire que pour les navires destinés au long cours (1). En réalité, il ne semble pas que la Chambre des Requêtes ait envisagé

la notion d'exposition à des risques de mer dont elle ne parle pas.

Dans le dernier attendu cité, il s'agit seulement de l'interprétation d'une convention passée entre parties. La Cour s'en remet à l'appréciation des juges du fond.

Nous retrouverons le second arrêt, rendu par la Chambre criminelle le 8 février 1913 (2), lorsque nous étudierons la jurisprudence de cette Chambre sur le rôle d'équipage et sur les limites de l'Inscription maritime. Il est basé sur des textes précis et n'envisage pas la notion d'exposition à des risques de mer.

L'arrêt de la Cour de Rouen du 23 novembre 1917, que nous avons déjà étudié, et dont les attendus sont reproduits dans l'arrêt de rejet de la Chambre des Requêtes du 13 janvier 1919 (3) a décidé, contrairement au concept de l'exposition habituelle aux risques de mer, faisant abstraction du fait que le remorqueur l'Electrolyse 3 était employé souvent en mer ; il ne tient compte que du voyage qui a été l'occasion du litige, pendant lequel le bâtiment n'était exposé à aucun des risques particuliers que comportent les voyages en mer ; la Cour de Rouen estime que le remorqueur accomplissait une navigation fluviale et que la clause de non-responsabilité du capitaine, inscrite à la charte-partie, ne pouvait jouer lors d'un transport uniquement fluvial.

---

(1) DALLOZ, Code de commerce *annoté*, art. 225, n°s 13 et s.

(2) Ch. crim. 8 février 1913, D. 1914.1.285.

(3) Cass. Req. 13 janvier 1919, R. XXXI, 330, S. 1920.1. 340 ; et la note de M. Ripert sous Conseil d'Etat, 15 fév. 1918, R. XXXI, 353.

Le critérium tiré de l'exposition habituelle à des risques de mer n'est certainement pas celui proposé par la jurisprudence.

Paragraphe Troisième

Décisions tenant compte des Limites de l'Inscription Maritime

La jurisprudence a utilisé les limites définies par le décret du 19 mars 1852 et la loi du 24 décembre 1896, en matière d'abordage, lorsqu'un navire de mer était en cause, antérieurement à la loi du 15 juillet 1915.

Il fallait distinguer abordage maritime et abordage fluvial, alors même que l'un des bâtiments en cause était un navire de mer; pour faire la distinction, la majorité des auteurs et la jurisprudence ne s'attachaient pas à la classification des bâtiments; on prenait exclusivement en considération le lieu du sinistre : il s'agissait donc de déterminer la qualité de ce lieu, maritime ou fluvial, puisque survenu dans les eaux maritimes, l'abordage était maritime et soumis à la loi maritime; et survenu dans les eaux fluviales, l'abordage était fluvial et régi par le droit commun.

La jurisprudence décidait que l'abordage était maritime lorsqu'il s'était produit dans les limites de l'Inscription maritime (1).

Il en a été ainsi jugé par le Tribunal de Commerce de Nantes le 29 octobre 1910 (2) :

« Attendu que... il importe de rechercher tout d'abord si, dans l'espèce, l'abordage a été maritime ou fluvial; qu'il faut remarquer que la forme et le tonnage des bâtiments considérés ne peuvent servir de base à la solution cherchée, puisque des navires de tonnages très différents et de toutes formes naviguent tantôt sur mer et tantôt dans les eaux fluviales; que *le Tribunal, d'accord avec la généralité de la doctrine et de la jurisprudence, estime que, pour déterminer si un abordage a été maritime ou fluvial, il suffit de rechercher s'il a eu lieu en mer ou dans la partie maritime d'un fleuve ou d'une rivière, ou, au contraire, s'il est survenu en deça des limites de l'Inscription Maritime, et décider que l'abordage est maritime dans le premier cas et fluvial dans le second ;*

« Attendu que l'abordage entre le yacht « Sarcelle » et la gabarre « Ville de Nantes » s'est produit dans les eaux maritimes, près de Saint-Nazaire; que c'est donc un abordage maritime, et, qu'en conséquence, les dispositions de l'article 436 du Code de Commerce lui sont applicables;... »

Il aurait été absurde, en tout cas, que deux bâtiments qui naviguent dans les mêmes eaux soient sou-

---

(1) Bordeaux, 23 fév. 1863, S. 1863.2.252 ; Rouen, 4 mai 1880, D. 1881.2.121 ; v. Desjardins, n° 1077; contra Bruxelles, 8 déc. 1884, R. I. 169.

(2) Trib. comm. Nantes, 29 oct. 1910, Rec. Nantes 1911-116.

mis à des règles différentes à propos du même accident, fussent-ils l'un bateau de rivière, l'autre navire de mer.

A propos d'assistance, il a été jugé que le pompage en Seine ou dans le port de Rouen, à bord de bâtiments en perdition ne pouvait être asssimilé à l'assistance prêtée en mer à un navire en détresse (1).

Par contre, le càractère d'assistance maritime a été reconnu au secours porté à un navire échoué sur un récif en rade de Marseille (2).

Depuis les lois du 15 juillet 1915 et du 29 juillet 1916, la réglementation spéciale sur l'abordage et l'assistance maritime joue dès qu'un des deux bâtiments est un navire de mer, sans qu'il y ait à tenir compte des eaux dans lesquelles l'abordage s'est produit et où les services ont été rendus.

Nous avons vu que le Tribunal civil d'Angoulême avait adopté le critérium tiré des limites de l'Inscription maritime, le 9 janvier 1869 ; mais la Cour de Bordeaux a réformé ce jugement par arrêt rendu le 5 juillet 1870 (3).

La Chambre civile a adopté un critérium inspiré des limites de la mer, et non de celles de l'Inscription maritime, dans un arrêt rendu le 19 mars 1894 : (4)

---

(1) Trib. com. Rouen, 18 déc. 1911 et 26 fév. 1912, 4 jugements d'assistance à une péniche, R. XXVIII, 274 ; 22 avril 1912, confirmé par Rouen, 24 déc. 1912, R. XXIX, 343.

(2) Marseille, 19 juin 1912, R. XXVIII, 69.

(3) Trib. civ. Angoulême, 9 janvier 1869, sous Bordeaux 5 juillet 1870, S. 1870.2.327.

(4) Cass. Civ. 19 mars 1894, R. X, 145.

« Attendu qu'aux termes du décret du 24 février 1869, inséré au Bulletin des lois sous le n° 16710, les limites entre la mer et la Seine, à l'embouchure du fleuve, sont fixées par une ligne qui part du cap de la Hève sur la rive droite, pour aboutir sur la rive gauche un peu en aval de Berville; que le transport des voyageurs avec bagages de Trouville au Havre, en aval de cette ligne, constitue donc une opération de commerce maritime ; qu'en décidant le contraire et en rejetant par suite la fin de non recevoir opposée par la compagnie demanderesse à Moore pour inobservation des prescriptions de l'article susvisé, le jugement attaqué a, dès lors, violé ledit article,...

« Par ces motifs.... casse.... »

Beaucoup de décisions ont repoussé l'idée d'appliquer les règles de l'Inscription maritime et du rôle d'équipage en droit privé, estimant qu'il n'y a pas lieu pour apprécier la qualité de la navigation et du bâtiment, de s'arrêter à cette circonstance que celui-ci, muni d'un rôle d'équipage et naviguant dans les limites de l'Inscription maritime, se trouvait dans les eaux dites maritimes par le décret du 19 mars 1852 et la loi du 24 décembre 1896 (1).

---

(1) Nous avons déjà étudié les décisions suivantes :

Cour de Bordeaux, 5 juillet 1870, S. 1870.2.327.

Cour de Rennes, 9 juin 1890, R. VII, sous Cass. civ. 17 mai 1892, S. 1892.1.308.

Cour de Rouen, 23 nov. 1917 et Cass. Req. 13 janvier 1919, R. XXXI, 330, S. 1920.1.340.

et en matière fiscale :

Cass crim., 8 déc. 1854, Dalloz, jurisp. gén. v° voiture n° 348, p. 1056, note 1 ; eod. 11 fév. 1887, D. 1888.5.542, 543.

Nous étudierons notamment les 10 jugements rendus par le Trib. civ. de Lorient, le 9 juin 1936, Dor. S. XIV.346.

Paragraphe Quatrième

Absence de critérium précis dans la jurisprudence de la Cour de Cassation

Tendances générales de la Chambre des Requêtes

Depuis longtemps, la question de la délimitation du champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce ne vient plus jusqu'à la Chambre civile. La Chambre des Requêtes rejette tous les pourvois, considérant que la qualification du bâtiment est une question de fait qui est tranchée souverainement par les juges du fond à l'aide de tous les modes de preuve.

Cette jurisprudence est apparue dans l'arrêt rendu le 10 juillet 1888 sur le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour de Rennes du 10 février 1887 (1) que nous avons étudié dans le premier paragraphe de cette section :

« Attendu, dit la Chambre des Requêtes, que le pourvoi soutient que l'arrêt attaqué a faussement appliqué

(1) Cour de Rennes, 10 fév. 1887. R. II, 651.
Cass. Req. 10 juillet 1888, R. IV, 133.

ces articles (art. 190 et 191 § 8 du Code de Commerce), parce qu'il se serait agi non d'un bâtiment de mer, mais d'un navire destiné à la navigation fluviale ; que ce moyen manque en fait; qu'en effet, la Cour d'appel de Rennes constate que la destination du navire le « Saint-Malo » n'était pas restreinte au service du passage de Saint-Malo à Dinard, qu'il devait aussi servir au remorquage dans la rade et à des excursions en mer, et qu'enfin, l'armateur et le constructeur avaient si bien considéré le navire comme destiné à la navigation maritime que, dans le traité passé entre eux, le premier s'était réservé la prime de construction, prime attribuée uniquement aux bâtiments de mer ; que, dans ces conditions, en accordant le privilège des articles 190 et 191 § 8 sur un bâtiment dont la destination était ainsi précisée, l'arrêt attaqué n'a pas violé ces articles ;

« Par ces motifs, rejette... »

Le principe est posé par l'arrêt rendu le 22 juillet 1896 sur le pourvoi formé contre l'arrêt de la Cour de Rennes du 12 avril 1894, lequel avait désigné un expert avec mission de rechercher si, par ses formes et ses dimensions, le bâtiment litigieux était apte à naviguer en mer. (1)

« Attendu, dit la Chambre des Requêtes, que la qualité de bâtiment de mer ne résulte pas de la destination qu'ont pu envisager à l'origine le propriétaire ou le constructeur, ni des mesures qu'ils auraient pu

---

(1) Cour d'Appel de Rennes, 12 avril 1894, R. X, 175.
Cass. Req. 22 juillet 1896, S. 1897.1.81 ; Rec. Nantes 1896. 1.442 ; R. XII, 140.

prendre à ce moment; qu'elle résulte de l'affectation que le navire a réellement reçue; que c'est à la nature de la navigation que sont attachés le droit de suite et les privilèges de l'article 191 du Code de Commerce ;

« Attendu, d'ailleurs, que *la question de savoir si un navire est un bâtiment de mer est une question de fait ; que les juges du fond, appelés à la trancher souverainement, peuvent former leur conviction à l'aide de tous les modes de preuve ;* qu'en demandant, par suite, à une expertise les éclaircissements qui lui paraissaient nécessaires, l'arrêt attaqué n'a violé aucun des textes susvisés ;

« Rejette... ».

Dans l'espèce, tout concourait à faire du bâtiment mis en chantier, puis adjugé à la suite de la faillite du constructeur, un bâtiment de mer : la déclaration du constructeur, la concession d'une hypothèque maritime, le cahier des charges, la francisation opérée par les soins de l'acquéreur lui-même, le transfert de créances privilégiées.

Le Tribunal de Commerce de Saint-Malo ordonna la main-levée des saisies en déclarant que le bâtiment ne pouvait être l'objet d'un privilège, parce qu'il n'était pas, en fait, un bâtiment de mer. Puis, sur appel, la Cour de Rennes, par un arrêt rendu le 12 avril 1894 (1), désigna un expert avec mission de rechercher si, par ses formes et ses dimensions, le bâtiment était apte à naviguer sur mer. La Chambre des Requêtes rejette le pourvoi formé contre cet arrêt.

Pour la Chambre des Requêtes, la qualité de bâtiment de mer ne résulte pas de la destination qu'ont

(1) Cour d'Appel de Rennes, R. X, 175.

pu envisager à l'origine le propriétaire ou le constructeur, ni des mesures qu'ils auraient pu prendre à ce moment. Cette qualité résultera de l'affectation que le bâtiment aura réellement reçue. C'est à la nature de la navigation que sont attachés le droit de suite et les privilèges de l'article 191 du Code de Commerce. Il restait donc à déterminer quelle était la nature de la navigation effectuée par le bâtiment en cause.

Cette solution est d'autant plus inquiétante qu'au début de l'instance le bâtiment n'avait encore effectué aucune navigation et que l'expertise ordonnée par la Cour de Rennes ne pouvait porter que sur la navigation effectuée depuis, aux ordres de l'acquéreur. C'était mettre les parties à sa merci.

Pourtant la Chambre des Requêtes entérine la décision de la Cour de Rennes : « La question de savoir si un navire est un bâtiment de mer est une question de fait »; « les juges du fond, appelés à trancher souverainement, peuvent former leur conviction à l'aide de tous les modes de preuve ». La Cour se dérobe ; ainsi, elle n'aura pas à déterminer le critérium de la navigation maritime.

Après l'expertise, l'affaire est revenue devant la Cour de Rennes, dont nous avons déjà étudié l'arrêt, rendu le 25 novembre 1897 (1); cette Cour a décidé qu'un chaland qui n'a actuellement et n'a jamais eu de moyens de propulsion personnels et navigue en rade de Brest n'est pas un navire de mer ; il importe peu que ce chaland ait été remorqué de Saint-Malo à Brest, par mer, une première fois, et dans deux autres circonstances de la rade de Brest au port de Laberildu ; le bâtiment a en effet éprouvé des avaries graves lors de la dernière sortie, dénonçant ainsi son inaptitude à

(1) Cour d'Appel de Rennes, 25 novembre 1897, Rec. Nantes, 1898.1.161.

une navigation maritime. En conséquence, le bâtiment ne pouvait être grevé des privilèges de l'article 191 du Code de Commerce. Cette décision n'a pas été suivie d'un pourvoi.

Mais la Cour de Rennes avait rendu un arrêt dans des conditions de fait à peu près semblables, le 19 juin 1896, par confirmation d'un jugement du Tribunal de Commerce de Nantes du 2 mars 1895 (1). Il s'agissait de savoir à qui appartenait au regard des tiers la propriété de bâtiments qui avaient été francisés, puis vendus, mais dont l'acquéreur n'avait pas fait muter la propriété aux actes de francisation. La Cour estime que le défaut de mutation n'empêche pas la propriété des bâtiments d'appartenir à l'acquéreur erga omnes, puisque les bâtiments n'étaient pas des navires de mer : ils n'en avaient ni la destination ni l'emploi ; il importe peu qu'ils fussent munis d'outillages propres leur permettant au besoin d'être employés sur mer et qu'ils aient été livrés du vendeur à l'acheteur par mer. Cet arrêt a été soumis à la Cour de Cassation.

La Chambre des Requêtes (2) relève que l'arrêt attaqué constate en fait que les trois remorqueurs en litige, jaugeant environ 36 tonneaux, ont été construits en 1891 pour le compte de la Société de batellerie Masy qui les destinait à la traction des bateaux en rivière, et que depuis leur livraison, remontant à plusieurs années, ils n'ont jamais servi à un autre usage ; elle estime qu'en cet état, encore que l'outil-

(1) Cour d'Appel de Rennes, 19 juin 1896, R. XII, 141.

(2) Cour de Cassation, Chambre des Requêtes, 4 janvier 1898, R. XIII, 615 ; Rec. Nantes, 1898.1.123.

lage propre desdits bâtiments pût leur permettre au besoin d'être employés sur mer, il appartenait à la Cour d'appel de leur refuser la qualité légale de navires, en se basant sur la nature de la navigation intérieure à laquelle ils ont été affectés d'une manière constante et conforme d'ailleurs à leur destination primitive.

La Chambre des Requêtes, si elle ne formule aucun principe dans cet arrêt, applique exactement ceux qu'elle a exprimés dans son précédent arrêt : peu importent les mesures prises par le propriétaire, seule compte l'affectation du navire ainsi que le rappelle la Cour de Rennes dans son arrêt de 1896 porté devant la Cour de Cassation ; la nature de l'affectation du navire est déterminée souverainement par les juges du fond.

Dans son arrêt du 26 février (1) 1900, la Chambre des Requêtes ne paraît pas s'être départie de sa jurisprudence :

« Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué, d'une part, que la Compagnie demanderesse, qui se dénomme elle-même Compagnie des Messageries fluviales de Cochinchine, navigue sur les fleuves et rivières de la colonie, et y assure d'un point à un autre le service des voyageurs et des marchandises ; d'autre part, que la navigation qu'effectuent ses bateaux entre Tay Ninh et Saïgon, en suivant d'abord le cours du Grand Vaïco, puis celui du Loirap et en dernier lieu la rivière de Saïgon, a lieu dans des eaux fluviales ; que par conséquent le voyage à la suite duquel le

(1) Cass. Req. 26 fév. 1900, S. 1900.1.200.

« Francis-Garnier » a coulé dans le port de Saïgon, à son arrivée de Tay Ninh, le 31 juillet 1897, était un voyage fluvial ;

« Attendu que les dispositions du Livre II du Code de Commerce, spéciales au commerce maritime, sont inapplicables... »

La Cour rejette le moyen du pourvoi.

Il s'agissait pourtant d'une Compagnie ayant obtenu des concessions administratives de transports maritimes, et de bâtiments effectuant leur navigation dans les eaux maritimes d'un fleuve et régulièrement francisés.

Plus récemment la Chambre des Requêtes a rejeté un pourvoi par arrêt du 5 juillet 1934. (1)

Il n'était pas contesté que des bâtiments, faussement déclarés comme devant être affectés à un service de mer, étaient utilisés pour un service fluvial. La Cour rappelle ce point, mais elle ajoute :

« Attendu, d'autre part, qu'il appartient aux juges du fond d'apprécier souverainement si un bateau doit être considéré comme « bâtiment de mer » ou comme « bâtiment de rivière », d'après l'utilisation qui en est faite ; d'où il suit qu'en statuant comme il l'a fait, le jugement du Tribunal Civil de Rouen a justifié sa décision... »

Cette attitude de la Chambre des Requêtes a permis aux différentes juridictions de statuer en retenant tels

---

(1) Cass. Req. 5 juillet 1934, Dor. S. XII, 393.

ou tels faits de la cause, sans aucune idée d'ensemble; c'est en vain que l'on essaie de les faire rentrer dans les différents cadres proposés par la doctrine. Les juges du fond refusent toutes directives : nous avons déjà étudié l'arrêt de la Cour de Rennes du 25 novembre 1897 (1) et le jugement du Tribunal de Commerce d'Oran du 9 novembre 1931 (2) qui, avant d'examiner la question qui leur est soumise, rappellent que la Cour Suprême a définitivement décidé que la question de savoir si un bâtiment est un navire de mer est une question de fait que les juges du fond sont appelés à trancher souverainement.

Carence de principes directeurs

Certaines décisions en viennent ainsi à considérer uniquement la disposition particulière du Code de Commerce dont l'application est demandée par l'une des parties et contestée par l'autre; nous pourrions avoir ainsi une jurisprudence sur les clauses de non responsabilité, une jurisprudence sur la faculté d'abandon, une jurisprudence sur l'application des articles 191 et s. du Code de Commerce ; un bâtiment naviguant dans telles conditions de fait pourrait être abandonné, mais il devrait remplir telle autre condition de fait pour être soumis au privilège maritime du constructeur de navire. C'est donc bien qu'il n'existe aucun principe, en jurisprudence, permettant de délimiter le domaine d'application des dispositions du Livre II du Code de commerce considérées comme un *ensemble formant le droit privé maritime.*

---

(1) Rennes, 25 nov. 1897, Rec. Nantes, 1898.1.161.

(2) Trib. comm. Oran, 9 novembre 1931, Dor. S. X.18.

Parmi les décisions que nous avons rapportées, certaines paraissent se rattacher à cette conception épisodique de la vie du bâtiment (1); elle se trouve exprimée dans les dix jugements rendus par le Tribunal civil de Lorient le 9 juin 1936 (2) ; ces dix jugements sont conçus dans des termes identiques ; il suffira de citer l'un d'eux seulement :

« Attendu que... *la jurisprudence et la doctrine ont été appelées à préciser ce qu'il faut entendre par navire de mer pour l'application de cet article* (art. 216, C. Comm., sur la faculté d'abandon);

« Attendu que ce n'est pas tant la nature des eaux où s'est produit le naufrage, soumises ou non au régime de l'Inscription maritime, ni l'existence du rôle d'équipage ou de l'acte de francisation, ni l'application à l'espèce des lois sur l'abordage maritime (3) qui doivent être prises en considération pour distinguer le navire de mer, que le genre de navigation à laquelle il est habituellement affecté et en vue de laquelle il a été construit ;

« Attendu qu'un navire long-courrier, affecté par destination à des voyages maritimes, ne cesse pas

---

(1) Notamment Rouen, 23 nov. 1917, et sur pourvoi, Cass. Req. 13 janvier 1919, R. XXXI. 330 ; S. 1920.1.340 (clause de non responsabilité du capitaine).

(2) Trib. civ. Lorient, 9 juin 1936, Dor. S. XIV, 346.

(3) Par jugement du tribunal correctionnel de Lorient du 13 mai 1935, confirmé par arrêt de la Cour de Rennes du 17 juillet 1935, les patrons des deux bâtiments, qui s'étaient abordés, avaient été déclarés l'un et l'autre coupables de lourdes fautes techniques et d'infractions aux règlements maritimes (Dor. S. XIII. 308). Le présent jugement avait à statuer sur les demandes de dommages-intérêts formés par les victimes de l'abordage et a partagé la responsabilité par moitié entre les deux patrons, après avoir décidé que les deux bâtiments n'étaient pas des navires de mer.

d'être navire de mer *pour l'application de l'art. 216 du Code de Commerce*, entrerait-il en abordage même à l'intérieur d'une rade ou à l'entrée du port; que par contre, ne pourrait être considérée comme navire de mer la chaloupe destinée à opérer sur rade, à courte distance de terre, le chargement et le déchargement d'un navire, sous la surveillance et le contrôle constant du propriétaire lui-même, Cour de la Réunion, 26 avril 1893 ; qu'un navire à vapeur et à hélice, destiné au remorquage et au sauvetage des navires en mer ou sur un fleuve, ne peut être considéré comme faisant des voyages à la mer ; que la nature du transport effectué, marchandises ou passagers, est sans influence sur le caractère maritime ou non du voyage. »

Le Tribunal estime que les deux bâtiments n'étaient pas affectés à un service en mer et n'étaient pas des navires de mer.

C'est donc le critérium de l'exposition habituelle aux risques de mer qui serait appliqué lorsque la faculté d'abandon est contestée.

Le principe formulé par le Tribunal civil de Lorient est très contestable ; il n'est pas admissible qu'un même bâtiment soit, dans les mêmes conditions de fait, soumis à certaines règles du droit maritime et ne bénéficie pas des autres dispositions du Livre II du Code de Commerce.

« Si la Cour de Cassation laisse les juges du fait libres de décider si le bâtiment se trouvait ou non exposé aux risques particuliers que comportent les voyages en mer, elle abdique son rôle, car ce sera pour des navigations sur les mêmes eaux des solutions différentes suivant l'appréciation que chaque juge saisi portera sur les dangers particuliers du voyage accom-

pli. Il devient impossible dans ces conditions de régler en toute sécurité l'exploitation commerciale des bâtiments. »

C'est ainsi que M. Ripert exprime son sentiment à propos de l'arrêt de la Chambre des Requêtes du 13 janvier 1919 (1). Ce sera notre conclusion à cette étude de la jurisprudence des juridictions civiles.

---

(1) Note sous Conseil d'Etat, 15 fév. 1918, R. XXXI, 347.

DEUXIÈME SECTION

Jurisprudence des juridictions pénales sur le rôle d'équipage

La Chambre Criminelle de la Cour de Cassation a rendu des arrêts qui sont intéressants pour nous quoiqu'il s'agisse d'infractions au décret du 19 mars 1852 sur le rôle d'équipage. Ce n'est pas là une question de droit privé, mais nous savons que des auteurs de premier plan ont préconisé d'étendre au droit privé les définitions de la navigation maritime données par le décret de 1852 et la loi du 24 décembre 1896.

Ici, il s'agit de l'application de deux décrets des 19 et 20 mars 1852. Nous connaissons les termes de l'article premier du décret du 19 mars 1852 ; il impose la tenue d'un rôle d'équipage à tous bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime ; il donne de la navigation maritime la définition que nous connaissons : la navigation maritime est celle qui est exercée sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées, et jusqu'aux limites de l'Inscription Maritime. L'article trois de ce décret prévoit des pénalités contre ceux qui contreviendraient à l'obligation imposée par l'article premier.

Le décret du 20 mars 1852 crée une catégorie à part, dite « au bornage », en ce qui concerne les conditions exigées des marins qui prennent le commandement des

courtes navigations exécutées sur des bâtiments jaugeant moins de vingt-cinq tonneaux ; mais l'article quatre de ce décret assimile cependant ces petites embarcations à celles qui sont armées au cabotage, relativement aux infractions en matière de rôle d'équipage et d'indication à l'arrière.

La Cour de Cassation a compris ces textes de la manière la plus large qu'il était possible. La forme et le grément du bâtiment importent peu ; seules doivent être considérées les eaux dans lesquelles il se trouve. Les eaux maritimes sont celles définies par le décret du 19 mars 1852 ; il suffit qu'elles soient en communication même intermittente avec la mer pour que le bâtiment soit assujetti au rôle d'équipage. Il suffira que le bâtiment ait pénétré un instant dans ces eaux pour qu'il doive être considéré comme ayant effectué une navigation assujettie aux décrets de 1852.

La forme et le grément importent peu ; seules les eaux sur lesquelles la navigation est effectuée donnent son caractère à la navigation.

Ainsi un bateau n'ayant ni mât, ni voile, ni gouvernail a été considéré comme assujetti au rôle d'équipage (1). Il en a été de même pour un gabareau (2).

Le décret du 20 mars 1852 renferme textuellement dans ses prévisions les bâtiments qui ne naviguent qu'au moyen du remorquage ou du hallage, et par conséquent autrement qu'à l'aide de mâts et voiles ;

---

(1) Cass. Crim. espèce Gravillon, 15 avril 1852, D. 1853.5.318.

(2) Cass. Crim. espèce Pelé, 21 janvier 1852, D. 1853.5.320.

un arrêt s'appuie sur ce texte et considère comme assujetti au rôle d'équipage un bâtiment pourvu d'un gouvernail, mais ne portant ni mât, ni voile, et seulement de 6 à 8 tonneaux de capacité (1).

Le principe général exprimé en tête de ce paragraphe a été formulé au sujet d'une embarcation à fond plat (2).

« Attendu que le décret du 19 mars (1852) a pour objet d'établir une règle uniforme, applicable à toutes les embarcations maritimes quelconque, et de faire cesser les distinctions, admises jusque là par la loi et la jurisprudence, entre celles qui étaient soumises à l'obligation du rôle d'équipage et celles qui en étaient exemptées ; que son esprit et les termes de son article premier sont généraux et absolus ; *qu'ils imposent la condition du rôle d'équipage à tous les bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime, et qu'ils réputent telle toute navigation pratiquée sur la mer, dans les ports, sur les étangs et canaux où les eaux sont salées, et jusqu'aux limites de l'inscription maritime sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer.*

« Qu'il en est de même de l'article 6 relatif à la marque ;

« Que la disposition pénale des articles 3 et 6 ne peut raisonnablement être interprétée dans un sens restrictif qui détruirait la portée générale que le législateur a voulu imprimer à ce décret ; qu'elle doit au contraire être expliquée par cette pensée générale elle-même dans ce sens que toute navigation maritime, quelle qu'elle

---

(1) Cass. Crim. espèce Thomas, 21 janvier 1851, D. 1853.5.319, S. 1853.1.587.

(2) Cass. Crim. espèce Bourdon, 22 juillet 1853, D. 1853.1.276.

soit, est comprise dans l'une des trois catégories prévues par ces articles, de telle sorte que toute navigation qui n'est ni au long-cours, ni a la petite pêche, doit être réputée au cabotage, comme l'article 4 de l'ordonnance du 18 octobre 1840 prescrivait que tout voyage qui n'était ni un long-cours, ni un grand cabotage, fût réputé au petit cabotage ;

« Que c'est ce qui ressort d'ailleurs du décret du 20 mars, quoique édictée dans l'unique but d'adoucir la rigueur des conditions de réception imposées aux patrons, lorsqu'il s'agit de navigations minimes ; que ce décret en faisant une classe à part, dite au bornage, des plus petites navigations, au point de vue du mode de réception des patrons qui doivent en prendre le commandement, les maintient cependant, par son article 4, dans la catégorie des navigations au cabotage, en ce qui concerne le rôle d'équipage et la marque à l'arrière ;

« *Que ces mêmes décrets ne contiennent aucunes dispositions, même implicite, qui mettent en dehors de leurs prescriptions les bâtiments plats; que c'est non la forme ou le gréement du navire ou du bateau, mais les eaux dans lesquelles il se trouve, qui donnent son caractère à la navigation ;* que *ces décrets ne subordonnent pas non plus les obligations qu'ils imposent au plus ou moins de trajet que fait le bateau sur la mer ;* QU'IL SUFFIT QU'IL ENTRE DANS LES EAUX MARITIMES, DANS QUELQUE BUT QUE CE SOIT, POUR QU'IL TOMBE A L'INSTANT SOUS L'ÉMPRISE DES MESURES DE POLICE *imposées à toutes les navigations maritimes;*

« Que la sévérité de cette règle générale établie par le législateur ne pourrait être tempérée dans la pratique, que par la tolérance de l'administration ;

Voici l'application à l'espèce des principes ainsi définis :

« Et attendu, en fait, que Constant Bourdon, arma-

teur de la *Bélandre n°* 19, avait été condamné en première instance pour *avoir fait naviguer ce bateau dans le port de Dunkerque* et l'avoir employé *à transporter de la vase vers les canaux d'eau douce,* sans qu'il fut muni d'un rôle d'équipage, ni pourvu d'une marque à l'arrière, et que, sur son appel, la Cour impériale de Douai, sans dénier les faits qui d'ailleurs étaient prouvés par un procès-verbal régulier, l'a cependant relaxé des poursuites, en refusant à cette navigation le caractère maritime, sous le prétexte qu'on ne peut réputer telle une navigation qui n'emprunte les eaux de la mer que dans le port, et qui s'opère avec un bateau plat ;

« En quoi l'arrêt a faussement interprété... ».

De même, encore une embarcation à fond plat (1), une nacelle (2), une pirogue (3) ont été considérées comme soumises aux décrets sur le rôle d'équipage.

Par conséquent une embarcation quelconque serait assujettie au rôle d'équipage, quelles que soient ses dimensions, quelles que soient ses formes, quels que soient ses moyens de propulsion, et même en l'absence de moyens de propulsion propres.

Mais sur quelles eaux doit naviguer une telle embarcation pour avoir un rôle d'équipage ? La Chambre Criminelle a une interprétation très extensive de la définition du domaine des eaux maritimes donnée par le décret du 19 mars 1852 : il suffit que ces eaux soient en communication avec la mer.

---

(1) Cass. Crim., espèce Moura, 10 déc. 1853, D. 1853.5.321.

(2) Cass. Crim. 9 mars 1860, D. 1881.1.94.

(3) Cass. Crim. 20 octobre 1893, R. IX, 456.

Le bâtiment qui a fait l'objet de la première espèce, dépourvu de mât, de voile et de gouvernail, était employé à la pêche dans le port de Brest (1).

L'embarcation de la troisième espèce, de six à huit tonneaux, sans mât ni voile, naviguait sur la rivière de Lamberbinoit dans les limites de l'Inscription Maritime (2).

Une navigation semblable effectuée sur la Rance a été considérée comme assujettie au rôle d'équipage (3).

Une navigation dans la partie du Canal du Midi comprise entre Agde et Cette, qui est alimenté dans cette partie par les eaux de l'étang de Thau qui sont salées, est maritime (4).

Il suffira même que l'embarcation navigue sur des eaux en communication d'une manière quelconque et même intermittente avec des eaux salées, pour qu'elle doive être munie d'un rôle d'équipage. D'après l'arrêt du 9 mars 1860 (5), il suffit, pour qu'une navigation soit maritime, qu'elle soit effectuée sur un étang qui, pour des raisons de salubrité, et à diverses reprises, a été mis en communication avec la mer, et dont les eaux sont devenues saumâtres ou salées sur plusieurs points, et qui est en partie peuplé de poissons d'eau salée. Peu importe le manque de profondeur de l'étang, le fait qu'il reçoit des eaux douces par quatre cours d'eau, qu'il n'est que très indirectement en communication avec la mer, que ses eaux sont douces par endroits et qu'y vivent des poissons d'eau douce. Il n'importerait même pas que l'étang ne fasse pas partie

---

(1) V. espèce Gravillon.

(2) V. espèce Thomas.

(3) Cass. Crim, 28 mai 1853, S. 1853.1.587.

(4) V. l'arrêt du 10 déc. 1853 (espèce Moura).

(5) Cass. Crim. 9 mars 1860, déjà cité.

du domaine public, les habitants de la commune riveraine y jouissant d'un droit exclusif de chasse, pêche et cabane.

Il suffit même que l'embarcation pénètre, fût-ce un instant, dans les eaux maritimes ainsi comprises, pour tomber sous le coup des prescriptions des décrets de 1852.

Dans l'espèce Pelé, il s'agissait d'un gabareau qui était amarré au port de Nantes, quai Saint-Louis, et chargé à destination de Nort-sur-Erdre. Le Tribunal Correctionnel de Nantes et la Cour de Rennes avaient relaxé le patron poursuivi parce qu'il n'avait pas déposé de rôle d'équipage. Les magistrats avaient retenu que le gabareau ne touchait les eaux maritimes que dans le port de Nantes, et que tout le voyage s'effectuait en réalité dans la rivière d'Erdre dont les eaux sont purement fluviales ; venir apporter des denrées de Nort à Nantes, et prendre là un chargement en retour, ce n'est pas faire une navigation maritime.

La Chambre Criminelle a cassé l'arrêt de la Cour de Rennes (1).

« Attendu que... cette distinction se trouve abrogée par les termes absolus de ce décret (du 19 mars 1852), qui répute navigation maritime toute navigation sur les rivières affluant directement à la mer, jusqu'aux limites de l'Inscription maritime ;

« *Que le port de Nantes est compris dans les limites de l'Inscription maritime, et qu'il suffit que le gabareau le Saint-François soit entré dans ce port, pour qu'il soit réputé avoir navigué dans les eaux maritimes ;*

(1) Cass. Crim. 21 janvier 1853, D. 53.5.320.

« Que, par conséquent, en déclarant que le bateau n'était pas soumis à l'obligation d'être muni d'un rôle d'équipage, l'arrêt attaqué a commis une violation formelle des articles 1 et 3 du décret précité;

« Casse l'arrêt... »

De même un bateau plat servait au transport de vases vers des canaux d'eau douce, et n'empruntait les eaux de la mer que dans le port de Dunkerque. Son patron fut poursuivi parce qu'il n'avait pas observé les formalités prévues par les décrets de 1852. La Chambre Criminelle a cassé l'arrêt de la Cour d'Appel de Douai qui avait prononcé la relaxe du patron (1). Nous avons donné les attendus de cet arrêt.

Depuis la loi du 14 juillet 1908, il existerait deux conceptions de la navigation maritime en droit administratif, par rapport au rôle d'équipage : les navires munis d'un moyen de propulsion propre devraient toujours être munis d'un rôle d'équipage lorsqu'ils exercent une navigation maritime dans les termes de l'article premier du décret du 19 mars 1852, c'est-à-dire même dans les ports et rades, sauf les modifications résultant des décrets de 1926 sur l'Inscription Maritime ; pour les engins remorqués, la navigation pour être maritime devrait comporter un parcours hors des ports et endroits abrités.

L'arrêt rendu par la Chambre Criminelle, le 8 février 1913, exprimerait la théorie pour les engins remorqués (2).

(1) V. espèces Bourdon.

(2) Cass. Crim. 8 fév. 1913, D. 1914.1.285.

L'arrêt expose ainsi la question :

« Attendu qu'aux termes de l'art. 1er du décret-loi du 19 mars 1852, le rôle d'équipage est obligatoire pour tous bâtiments ou embarcations exerçant une navigation maritime, c'est-à-dire naviguant sur la mer, dans les ports, sur les étangs ou canaux où les eaux sont salées, et jusqu'aux limites de l'Inscription Maritime sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer ;

« Mais qu'il a été apporté des dérogations à cette règle par la loi du 14 juillet 1908 qui, excluant du régime de l'Inscription Maritime la navigation non exercée à titre professionnel, dispose, notamment dans son art. 3, § 3, n° 3, « que la navigation n'est pas considérée comme professionnelle lorsqu'elle a lieu sur des chalands, pontons ou autres engins flottants incapables de naviguer par leurs propres moyens et *dont les voyages ne s'effectuent pas principalement en mer* » et décide que ces chalands ou autres engins flottants doivent être munis, au lieu du rôle d'équipage, d'un permis de circulation annuel;

« Qu'ainsi, le rôle d'équipage ne doit plus être délivré aux chalands et autres engins flottants incapables de naviguer par leurs propres moyens que lorsque leurs voyages se font principalement en mer ».

La Cour va tenter d'appliquer ces dispositions précises à l'espèce qui lui est soumise :

« Attendu qu'il est établi, en fait, que les chalands de Bizalion servent notamment à des transports de charbon jusqu'à La Ciotat ; qu'alors après avoir descendu le Rhône, emprunté le canal d'Arles à Bouc et gagné Marseille, ils continuent leur route en dehors des eaux abritées, suivant ainsi, entre le point de départ et le point d'arrivée, un parcours qui s'accomplit principalement en mer ;

« Qu'il est soutenu que ces voyages, qui sont surtout maritimes, ne peuvent pas être effectués sans que les chalands soient munis d'un rôle d'équipage ».

Mais faut-il tenir compte de ce seul parcours par le canal d'Arles à Bouc et par mer via Marseille jusqu'à La Ciotat ?

« Mais attendu que pour déterminer la nature de la navigation des chalands visés dans la disposition prérappelée de la loi du 14 juillet 1908, il convient d'envisager non un seul voyage ni plusieurs voyages pris isolément, mais l'ensemble de la navigation effectuée par le chaland selon sa destination; que le chaland n'a droit qu'au permis de circulation si sa navigation dans son ensemble a lieu principalement dans les eaux fluviales et les eaux maritimes intérieures, et, pour la plus faible partie, en mer ; que le rôle d'équipage ne devient obligatoire que lorsqu'il s'agit d'un chaland de mer dont la navigation s'effectue principalement en mer ;

Tel est le principe posée par cet arrêt : les dispositions législatives sur le rôle d'équipage s'appliquent lorsque la navigation effectuée en mer est principale par rapport à celle effectuée dans les eaux intérieures ; lorsque le bâtiment effectue des voyages de toute nature, les uns uniquement dans les eaux intérieures, les autres à la fois dans les eaux intérieures et sur mer, il faut tenir compte de l'ensemble de ces voyages pour estimer quelle navigation est la principale. Nous sommes loin de la notion d'exposition habituelle à des risques de mer à l'appui de laquelle on invoque cet arrêt.

Voyons maintenant l'application faite par l'arrêt du principe qu'il a défini :

« Attendu qu'après avoir déclaré que les chalands qui naviguent habituellement sur des fleuves, dans les

estuaires ou autres endroits abrités, et qui ne font qu'exceptionnellement de courts voyages en mer, ne sont pas compris dans la réserve formulée par l'art. 3, § 3, n° 3 de la loi du 14 juillet 1908, l'arrêt constate que les chalands de Bizalion se trouvent presque toute l'année dans les eaux du Rhône ou du canal d'Arles à Bouc ou dans les eaux abritées du port de Marseille ; qu'ils ne passent en mer que quatre-vingt quatre heures environ par an pour effectuer les traversées de Marseille à La Ciotat; que l'arrêt décide que dans ces conditions, leur navigation ne s'effectuant pas principalement en mer, le rôle d'équipage n'est pas obligatoire pour eux... ».

La Cour rejette le pourvoi formé contre cet arrêt. Il semble que, pour la Chambre Criminelle, comme pour la Chambre des Requêtes, il appartienne aux juges du fond d'apprécier souverainement, en fait.

Les bâtiments munis d'un moyen de propulsion propre doivent être munis d'un rôle d'équipage, dit-on, lorsqu'ils naviguent dans les eaux maritimes ; telle serait l'opinion formulée par la Cour de Montpellier, dans un arrêt du 11 juillet 1931 dont le sommaire se trouve dans le supplément à la Revue de Droit Maritime Comparé et au Journal de la Marine Marchande (1).

« De l'article 1er du décret-loi du 19 mars 1852, il résulte que tous les bâtiments, quel que soit leur tonnage, sont obligatoirement pourvus d'un rôle d'équipage lorsqu'ils exercent une navigation maritime, c'est-à-dire lorsqu'ils naviguent sur la mer, dans les ports et rades... En conséquence est soumis à cette obliga-

(1) Cour de Montpellier, Ch. Corr. 11 juillet 1931, Dor. S. 1932,36.

tion le bateau à moteur qui, appartenant à l'adjudicataire de certains travaux d'amélioration d'un port maritime, est affecté dans les eaux de ce port au remorquage des chalands à clapets et de tous autres engins utilisés en vue de ces travaux... »

TROISIÈME SECTION

Jurisprudence du Conseil d'Etat

Les arrêts du Conseil d'Etat ne donnent pas plus que ceux de la Cour de Cassation le critérium permettant de distinguer la navigation maritime de la navigation fluviale. En tout cas, ils repoussent celui que l'on voudrait tirer de la délivrance d'un acte de francisation; l'Administration se réserve au contraire toute latitude pour imposer les épreuves qu'elle estime nécessaires à l'effet de déterminer le caractère des bâtiments, en tenant compte à la fois de leur forme et de leur destination.

Aux termes de l'article 4 de la loi du 29 janvier 1881, seuls les bâtiments de mer avaient droit aux primes à la construction, et d'après l'article 6 de la loi, les primes ne pouvaient être payées qu'après la francisation du navire. La Société des Forges et Chaudières de la Méditerranée réclama les primes à la construction pour des chalands qui étaient pourvus d'actes de francisation; elle soutenait que la délivrance de ces actes suffisait pour établir la qualité de bâtiments de mer et entraînait de plein droit le paiement des primes à la construction. L'Administration refusait de verser les primes et soutenait qu'il n'y avait pas de relation nécessaire entre la délivrance d'un acte de francisation

et la qualité de bâtiment de mer ayant droit aux primes à la construction. Le Conseil d'Etat a rejeté la requête de la Société des Forges et Chaudières de la Méditerranée par arrêt du 19 février 1892 (1), considérant que l'article 6 de la loi du 29 janvier 1881 n'a pas entendu faire dépendre de la seule délivrance de l'acte de francisation au propriétaire du navire, la reconnaissance de sa qualité de bâtiment de mer, et que ladite Société ne justifiait pas que les chalands étaient des bâtiments de mer dans le sens de la loi du 29 janvier 1881.

Cet arrêt ne pose donc pas un principe général ; il ne dit pas que la francisation entraîne ou n'entraîne pas la qualité de bâtiment de mer, nécessairement et dans tous les cas. Il considère seulement la loi du 29 janvier 1881.

L'article 6 de cette loi fait de la délivrance de l'acte de francisation une condition nécessaire pour le versement des primes à la construction, parce que le droit aux primes est une faveur accordée à l'armement français, et que seuls les bâtiments français peuvent être francisés. Mais le Conseil d'Etat estime que le législateur n'a pas entendu considérer comme un bâtiment de mer toute embarcation ayant obtenu un acte de francisation.

L'article 4 de la loi du 29 janvier 1881 accorde les primes seulement aux bâtiments de mer dans le but de favoriser la seule navigation maritime. Mais le législateur n'a pas donné les caractéristiques qui permettraient de distinguer le bâtiment de mer du bateau de navigation intérieure.

---

(1) Conseil d'Etat, 19 février 1892, S. 1894.3.10.

Implicitement, l'arrêt du Conseil d'Etat du 19 février 1892 vient dire qu'un bâtiment ayant obtenu la délivrance d'un acte de francisation n'est pas un navire de mer nécessairement et dans tous les cas.

Le Conseil d'Etat a décidé de même, le 3 juin 1910 (1), que la délivrance d'un acte de françisation à un bâtiment qui n'est pas susceptible de faire un service régulier en mer, ne suffit pas pour faire ranger ce bâtiment parmi ceux que vise la loi du 19 avril 1906 sur la compensation d'armement.

D'après un autre arrêt du 6 mai 1925 (2), l'existence de moyens de propulsion propre ne suffit pas à faire d'un ponton-grue autre chose qu'un engin flottant dont l'inscrit patron n'a pas droit à une pension sur la Caisse de Prévoyance des inscrits maritimes si le bâtiment n'effectue pas habituellement sa navigation pour un tiers au moins de son parcours total en dehors des limites du port ou de l'embouchure d'un port, en aval des limites du domaine maritime. Si cette condition, exigée par l'article 2 du décret du 25 mars 1913, n'est pas remplie, la navigation ne peut être considérée comme professionnelle.

Un arrêt du 18 juillet 1936 (3) a jugé que l'on ne peut assimiler à la navigation maritime, pour l'application de la législation sur les pensions d'ancienneté et d'infirmité, la navigation à bord d'un remorqueur ayant effectué le remorquage de bâtiments de mer à titre purement accidentel, et cela bien que ledit remor-

---

(1) Conseil d'Etat, 3 juin 1910, D. 1912.3.103.

(2) Conseil d'Etat, 6 mai 1925, Dor, S. III, 519.

(3) Conseil d'Etat, 18 juillet 1936, Dor. S. XIV, 391.

queur ait été employé en Gironde à des transports fluviaux de charbon destinés au ravitaillement de navires de mer. Un tel remorqueur ne rentre pas dans les cas exceptionnels prévus par le décret du 28 décembre 1926 qui a conservé le caractère de navigation maritime aux services effectués à bord des bâtiments affectés au remorquage et à l'amarrage des bâtiments de mer.

Il ne s'agit là que de décisions d'un intérêt purement administratif et nous pourrions en citer beaucoup d'autres; mais le Conseil d'Etat a été appelé à statuer en matière d'abandon (1), par conséquent sur une question qui reste de droit privé, même si elle intéresse l'Administration.

« Considérant que le remorqueur « Templar » a coulé le 20 décembre 1910, en Loire, dans le chenal d'accès du port de Nantes ; que, pour ne pas être condamné au paiement des frais d'enlèvement de l'épave, l'armateur a déclaré faire abandon du navire, conformément aux dispositions de l'article 216 du Code de Commerce ;

« Mais considérant que cet article n'est applicable qu'aux bâtiments de mer; que le vapeur « Templar » était affecté exclusivement à remorquer entre Nantes et Paimbœuf des chalands destinés au transport des boues provenant de travaux de dragage; qu'ainsi ce bateau n'était pas employé à une navigation maritime et, par suite, bien qu'il eut été susceptible de naviguer en mer et qu'en fait il ait antérieurement effectué une traversée, il ne pouvait être regardé, au moment où

(1) Conseil d'Etat, 15 février 1918, R. XXXI, 347.

l'accident s'est produit, comme un bâtiment de mer, que ses armateurs étaient donc sans droit à se prévaloir de la faculté d'abandon prévue par l'article 216 du Code de Commerce.... »

Cette décision est commentée par M. Ripert sous l'arrêt, en même temps que celle de la Cour de Cassation du 13 janvier 1919, publiée dans le même recueil, il voit dans ces deux arrêts la confirmation de l'incohérence de la jurisprudence. Il en montre ainsi les contradictions :

« Le Conseil d'Etat, par son arrêt du 15 février 1918, a refusé au propriétaire d'un remorqueur échoué le droit de faire abandon du navire pour se dégager du paiement des frais d'enlèvement de l'épave. Il a décidé que l'art. 216 du Code de Commerce ne pouvait pas être invoqué par cet armateur, bien que le remorqueur fût par lui-même susceptible de naviguer en mer, parce qu'il ne pouvait être regardé au moment où l'accident s'est produit comme un bâtiment de mer.

« Il a été déjà jugé plusieurs fois que l'abandon ne peut être invoqué par l'armateur d'un bâtiment qui ne fait pas une véritable expédition maritime. (Cass. 25 Nov. 1851; D. 1852.1.8 ; S. 1852.1.253 ; Conseil d'Etat 21 Janv. 1892; ce Rec. IX p. 459; Cour d'appel de La Réunion, 9 Mai 1893; Ibid. IX p. 500). Dans l'espèce rapportée, il s'agissait bien d'un remorqueur susceptible de faire une expédition maritime et dont le Conseil d'Etat refuse de consacrer l'abandon, alors que le navire est coulé dans la Loire en aval de Nantes, uniquement parce qu'il était employé à remorquer entre Nantes et Paimbœuf des chalands destinés au transport de boues provenant de travaux de dragages.

« Le propriétaire du remorqueur faisant naviguer son navire dans les eaux maritimes ne devait pas mettre

en doute qu'il pût se libérer de toute responsabilité par l'abandon du navire et du frêt. La faculté d'abandon lui est refusée parce que le Conseil d'Etat ne juge pas que cette navigation ait, par ses dangers, le caractère maritime. Comment l'armateur peut-il à l'avance prévoir une telle décision ? »

SECONDE PARTIE

Recherche d'une solution législative

Nous allons chercher s'il est possible de trouver actuellement une solution législative. Le Droit Comparé nous fournira des définitions récentes de la navigation maritime. Mais nous verrons qu'en France, il faut s'arrêter à la nouvelle définition que la pratique tend à imposer au législateur, à propos des limites de l'Inscription Maritime. Il ne faut pas la considérer seulement comme une disposition administrative ; il faut y voir la solution du problème qui nous occupe : la délimitation du domaine d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce.

CHAPITRE PREMIER

Eléments fournis par le droit comparé

Les législations étrangères très récentes donnent des définitions des termes qu'elles emploient, notamment de la navigation maritime et du navire. Mais les législations de nombreux pays, au commerce maritime florissant et important, ne connaissent pas la distinction française entre les dispositions particulières à la navigation maritime et celles qui régissent la navigation fluviale.

Les Législations et Jurisprudences Anglo-Saxonnes

Angleterre

Pour les Anglais, est un navire toute embarcation utilisée pour la navigation et qui n'est pas manœuvrée à la rame ; cette définition est donnée par l'article 742 du Merchant Shipping Act ; bien qu'ayant été donnée

à propos d'une partie spéciale du droit maritime, la définition est considérée comme applicable en toute matière maritime, notamment au cas d'abordage.

Cependant la législation anglaise ne coupe pas cours ainsi à toutes difficultés ; en effet, la définition donnée plus haut n'apparaît pas comme exclusive, et il faudrait dans tous les cas prendre en considération le contexte :

Une embarcation à vase, munie d'un gouvernail et de feux de position, mais dépourvue de moyens de propulsion propres, a été jugée être un navire (1).

Un chaland, habituellement employé à ravitailler les navires en pétrole dans les eaux du port de Liverpool, et que son propriétaire se propose de transférer à Southampton avec une affectation semblable, devient, à l'occasion du voyage qu'il accomplit à cet effet de Liverpool à Southampton, avec une petite cargaison de charbon en guise de lest, un « navire naviguant au cabotage » au sens de la section 441 du Merchant Shipping Act de 1894, et doit, à ce titre, être revêtu avant son départ, à peine d'amende pour son propriétaire, de la marque ou ligne de charge prévue par cette disposition (2).

Mais la loi du 1er août 1924, qui a modifié la législation sur le transport des marchandises par mer, dispose que le mot « navire », lorsqu'il est employé dans la loi, signifie tout bâtiment employé pour transporter des marchandises par mer. Avant d'appliquer une des dispositions de cette loi, il faut donc rechercher si le bâtiment en cause rentre dans cette définition : pour qu'il y ait commerce maritime, il faut un transport de marchandises.

---

(1) Haute Cour de Justice, 3 avril 1911, R. XXVI, 840.

(2) Haute Cour de Justice, division du Banc du Roi, 30 octobre 1923, Dor. V, 192.

Signalons que l'assistance portée à des navires dans un port est une opération maritime (1).

Etats-Unis

Aux Etats-Unis, le principe est le même qu'en Angleterre ; on ne distingue pas entre la navigation maritime et la navigation fluviale. Par conséquent la juridiction des Tribunaux d'Amirauté s'étend à toutes eaux navigables, et, dans les matières les plus diverses, on peut voir cette compétence affirmée hors la navigation maritime proprement dite : contrat d'engagement de pilote sur rivière navigable (2), accident survenue à un scaphandrier travaillant dans une rivière navigable (3) ; accident du travail survenu dans un bassin au cours du déchargement d'un navire, occupation accessoire de l'intéressé (4) ; transport par chaland remorqué sur le canal de Buffalo à New-York (5).

L'assistance dans les ports, constamment reconnue pour telle, se voit, dans tel cas, proclamée service de sauvetage maritime (6).

A propos de la qualité des membres de l'équipage, il a été jugé qu'une drague en forme de chaland, équi-

---

(1) Haute Cour de Justice, 20 juin 1928 et 10 décembre 1928, Dor. XIX, 205 et 206.

(2) Cour d'Appel, 3e circuit, 31 octobre 1924, Dor. XI, 253.

(3) Cour Suprême des Etats-Unis, 1er février 1926, Dor. XIV, 308.

(4) Même Cour, 10 décembre 1928, Dor. XIX, 268.

(5) Même Cour, 4 février 1932, Dor. XXV, 251.

(6) Cour d'Appel, 5e Circuit, 11 février 1908, R. XXIV, 109; Cour de district du Maine, 29 mai 1921, R. XXVIII, 108 ; Cour d'Appel, 2e Circuit, 7 janvier 1929, Dor. XIX, 272.

pée pour être remorquée en mer, et qui, en fait, a été remorquée en plusieurs points du Pacifique, relève, bien qu'elle n'ait pas de moteur propre, de la juridiction d'amirauté (1).

Mais il a été décidé qu'un dock flottant n'est pas un navire et que les règles du droit maritime sur le sauvetage ne s'y appliquent pas (2) ; un ponton utilisé comme magasin et comme bureau, et non pour le transport de marchandises, et d'ailleurs incapable de naviguer ou d'être remorqué, n'est pas un « navire », au sens de la loi sur la limitation de responsabilité (3) ; un bateau-drague utilisé à combler des terrains en pompant du sable et d'autres matières dans le fond d'une baie, n'est pas engagé dans une affaire maritime, n'est pas soumis à la juridiction d'amirauté, et ne peut être grevé de privilèges maritimes pour fournitures (4) ; tandis que la solution diamétralement opposée a été admise par un autre arrêt (5), au sujet d'une drague flottante utilisée au creusement d'un canal navigable.

Citons à ce sujet une espèce très américaine. Une ancienne cannonnière avait été désarmée et transformée en dancing sous le nom de « Pirate Ship », après avoir été amenée dans un canal de la Nouvelle Orléans, puis reliée à terre par une passerelle fixe et des canalisations d'eau et d'électricité. Son propriétaire n'avait aucune intention de la faire naviguer, et ses employés étaient du reste incapables de remplir les fonctions de

---

(1) Cour de district de Californie, 12 janvier 1926, Dor. XIV, 376.

(2) Cour Suprême, 10 janvier 1887, R. II, 721.

(3) Cour Suprême, 12 avril 1926, Dor. XIV, 387.

(4) Cour d'Appel, 5e circuit, 30 juin 1928, Dor. XVIII, 408.

(5) Cour d'Appel, 4e circuit, 19 déc. 1930, Dor. XXIII, 312.

marins. Ces derniers firent cependant saisir le bateau pour garantir le paiement de leur salaire. La Cour d'Appel saisie du litige a jugé que le bâtiment ne constituait plus un instrument de navigation ou de commerce courant les risques maritimes; les personnes qui y sont employées ne sont pas des marins et n'ont aucun privilège maritime pour leurs salaires (1).

Législations distinguant la navigation effectuée à l'étranger et celle effectuée dans les eaux Nationales

D'autres législations font une distinction toute différente de celle de la législation française : on oppose la navigation pratiquée avec les pays étrangers, qu'elle soit fluviale ou matitime, et la navigation sur les eaux nationales, que ces eaux soient fluviales ou maritimes.

Hollande

Avant la réforme de 1924, le Code de Commerce néerlandais faisait cette distinction. Depuis la loi du 22 décembre 1924, cette distinction originale a disparu. Il faut entendre par navire de mer, d'après l'art. 310, « tous navires qui sont employés à la navigation sur mer ou qui y sont destinés ». Les autres bâtiments sont des bateaux. Cependant l'article 748 de la loi néerlandaise, qui assimile à des navires de mer les bateaux destinés à l'étranger, a été maintenu; il est souvent appliqué, notamment en matière d'abordage ; il suffit que le bâtiment ait fait quelquefois des voyages à

(1) Cour d'Appel, 5e circuit, 17 mai 1929, XX, 367.

l'étranger et qu'il soit toujours prêt à effectuer de tels voyages (1), à moins qu'on établisse qu'il n'était pas apte à effectuer ces voyages (2) ; mais un seul voyage a été jugé comme suffisant (3). Le fait même qu'un navire est indiqué sur les registres comme destiné à la navigation sur les fleuves et sur les eaux intérieures n'implique pas qu'il ne navigue pas à l'étranger aussi bien qu'en Hollande, ce qui suffit à lui donner le caractère de navire de mer (4). L'ancienne distinction reparaît donc au profit du droit maritime qui est très souvent appliqué.

Cependant, en matière de transport de marchandises ou de personnes, n'est assimilé à un navire de mer que le bâtiment qui effectue un transport par mer, au moins partiel ; de même, les dispositions sur l'assistance maritime ne sont appliquées que lorsque le secours a été porté par ou à un navire de haute mer.

Argentine

En Argentine, la navigation maritime est celle qui se fait d'un port de la République à un autre port étranger ou entre deux provinces par les rivières intérieures, mais elle ne comprend pas le transport effectué au moyen d'allèges, de barques et autres instruments dans un même port, lequel est assimilé au commerce terrestre (5) ; les allèges, chaloupes et canots sont désignés sous le nom d'« appareils » et considérés à titre

---

(1) Rotterdam, 27 décembre 1929, Dor. XXXI, 438 ; eod. 10 octobre 1930, d° XXIV, 470.

(2) *Id.* 2 novembre 1931, Dor. XXVI, 462.

(3) *Id.* 30 janvier 1934, Dor. XXX, 369.

(4) Tribunal d'Alkmoer, 8 novembre 1934, Dor. XXXI, 321.

(5) Article 1 du livre III du code de commerce.

d'accessoires de la navigation (1). De même, en matière d'abordage, une petite embarcation d'un tonneau de jauge, affectée au transport des voyageurs dans un port, n'est pas un navire (2).

Cependant la juridiction fédérale a été parfois tenue comme compétente sur des faits survenus dans des ports, mais qui ont été considérés comme se rattachant à la navigation et au commerce maritime, tel le naufrage d'une chaloupe qui transportait des bagages du quai au navire (3).

En matière d'assistance, il a été jugé que la réglementation légale de cette institution trouvait application au secours fourni au navire se trouvant en danger dans un port (4). Il faudrait donc admettre que les faits qui se passent dans les ports ne cessent pas pour autant de ressortir du droit maritime et de la compétence fédérale, s'ils se réfèrent à un bâtiment pratiquant habituellement la navigation en mer ou fluviale interprovinciale.

Belgique

La législation belge distingue la navigation qui est effectuée en mer hors des eaux territoriales belges de toute autre navigation ; mais elle combine cette première distinction avec une seconde basée sur les dimensions du bâtiment.

---

(1) Voir l'arrêt de la Cour Suprême d'Argentine du 15 juillet 1921, Dor. XXVI, 127 et la note.

(2) Chambre fédérale des appels de la cité de Buenos-Ayres, 5 juin 1929, Dor. XXXI, 103.

(3) Chambre Fédérale des appels de la cité de Buenos-Ayres, 28 août 1929, Dor. XXI, 112.

(4) Même chambre, 19 juin 1925, Dor. XIV, 113 ; 16 juillet 1930, d° XXIII, 85.

La loi belge du 10 février 1908 modifiant le Livre II du Code de commerce définit les navires « tous bâtiments d'au moins 25 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation ».

De son côté, l'article 260, devenu depuis 271, dispose : « sont considérés comme bateaux, pour l'application de la présente loi, les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux territoriales le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation ; sont assimilés aux bateaux, pour l'application de la présente loi, tous les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui font actuellement en mer de semblables opérations ». Il faut observer que les mots « eaux territoriales » désignent non seulement les eaux intérieures, mais aussi les eaux maritimes territoriales, l'Escaut en aval d'Anvers, et les eaux maritimes devant la côte. Par conséquent un bâtiment affecté à un service de port n'est jamais un navire, tandis qu'une allège, pourvu qu'elle jauge 25 tonneaux, est un navire en dépit de l'absence de moyens de propulsion propres.

Mais de nombreuses dispositions du droit maritime sont applicables aux bateaux, v. g. celles sur l'abordage, l'assistance et le sauvetage ; il n'est donc pas nécessaire qu'un navire de mer au moins soit en cause.

*
* *

Il ne peut être question en France d'abandonner la distinction entre navigation intérieure et navigation maritime, entre bateau et navire, ni de distinguer la navigation effectuée hors des eaux territoriales de

toutes autres navigations. La législation de chaque pays est liée à la géographie et à l'histoire de ce pays. L'Angleterre est une île ; les Pays-Bas ont été en partie conquis sur l'eau et leurs cités commerçantes existaient déjà au Moyen Age où elles faisaient partie de ligues puissantes. Tout au plus pourrait-on, en France, assimiler à des bateaux les petites embarcations.

La Notion de Transport par Mer

La définition du navire donnée par la loi anglaise du 1er Août 1924 sur le transport des marchandises par mer est celle de nombreuses législations : est un navire, le bâtiment employé pour transporter des marchandises par mer.

Italie

Il importe peu, en Italie, que le bâtiment ait une destination fluviale, lacustre ou exclusivement maritime. En particulier, l'article 18 de la loi du 14 juin 1925 réformant la législation sur l'abordage et l'assistance, vise expressément la navigation lacustre et fluviale ; seule la structure du bâtiment pourrait mener à des distinctions. D'après les auteurs, il faut rechercher, semble-t-il, si le bâtiment a ou n'a pas, à la fois, l'aptitude à flotter et la destination d'un moyen de transport. Peu importe qu'il se déplace par ses propres moyens ou par un moyen de traction extérieur. Il a été jugé qu'une drague n'était pas un navire car elle n'est pas destinée au transport (1). La qualité de

(1) Cour de Lucques, 29 mai 1903, Dor. XXVI, 141, en note.

navire est cependant refusée aux chalands parce qu'ils ne sont pas capables d'accomplir un voyage en mer (1). Voilà donc bien la double notion de transport par mer.

D'autre part, certaines dispositions de la loi italienne distinguent les « navi mineri » (2).

Ainsi, il a été jugé que ne sont des navires et ne sont soumis à la loi maritime que les bâtiments destinés à accomplir des expéditions maritimes, à l'exclusion des petits corps flottants affectés à la navigation fluviale ou à l'intérieur des ports.

Il résulte en effet de l'article 39 du Code de la Marine marchande qu'aucun navire ne peut être tenu « pour national... s'il n'est muni de l'acte de nationalité », et que « les bateaux et barques exerçant la pêche sur les côtes de l'Etat ou destinés au service des ports ou mouillages... sont exempts de l'acte de nationalité », et donc ne sont pas des navires.

La prescription établie par la loi en matière d'abordage est donc inopposable à l'action en dommages-intérêts intentée par le propriétaire d'une barque coulée par suite des manœuvres d'un navire (3).

Allemagne

En Allemagne, la navigation intérieure a son statut distinct de celui de la navigation maritime dans la loi du 15 juin 1895, modifiée par celle du 10 mai 1897.

---

(1) V. note précitée.

(2) Ainsi article 490 C. com. sur la publicité des contrats de construction et d'aliénation; 897 C. com. sur la saisie.

(3) Tribunal de Palerme, 9 novembre 1931, Dor. XXVI, 442.

C'est l'affectation habituelle à la navigation maritime qui fait le navire de mer (1), sauf toutefois à ce que, entre contractants seulement, l'emporte la navigation actuellement pratiquée pendant le voyage litigieux (2). C'est l'affectation à la navigation maritime, non le fait matériel de se trouver sur mer, qui déterminera l'application du droit maritime (3). Il ne faut pas tenir compte de l'affectation primitive du navire, telle qu'elle résulte de sa construction (4), ni de l'affectation antérieure du bâtiment, ni de l'inscription au registre des navires ou des bateaux de la navigation fluviale (5). Seule compte l'affectation habituelle actuelle du bâtiment. Au cas où un navire est affecté à la fois à la navigation fluviale et à la navigation maritime, on le considère comme un navire de mer (6).

Particulièrement le décret du 15 décembre 1924, modifiant les décrets des 19 juillet 1923 et 19 juillet 1911, sur l'organisation de l'assurance maritime, définit le bâtiment de mer allemand (7) « est considéré comme bâtiment de mer allemand tout bâtiment naviguant sous pavillon allemand et employé exclusivement ou de préférence à la navigation sur mer ». Mais la

---

(1) Tribunal d'Empire, 28 novembre 1891, v. note Dor. XXVII, 327.

(2) Tribunal supérieur hanséatique, 17 février 1902, R. XVII, 600.

(3) Tribunal régional de Hambourg, 17 avril 1924, Dor. VIII, 52.

(4) Tribunal d'Empire, 8 décembre 1883, v. note précitée, Dor. XXVI, 327.

(5) Tribunal supérieur hanséatique, 17 février 1902, précité, 25 octobre 1933 Dor. XXX, 79.

(6) Tribunal supérieur hanséatique, 15 juin 1914, Tribunal supérieur de Berlin, 16 mars 1923, Dor. V, 64.

(7) Définitions, 5) bâtiment de mer allemand, § 163.

jurisprudence, au cas où le navire, assuré pour un voyage en mer, est destiné habituellement à la navigation intérieure, déclare le plus souvent que les assureurs ne sont pas responsables de l'innavigabilité du navire (1).

Japon

Le Code de commerce japonais, promulgué en 1899 et revisé en 1911, article 538 (2), dispose que « au sens du code l'expression « le navire » désigne « le bâtiment employé à la navigation maritime dans le but de faire des actes de commerce » ; les dispositions de ce Livre V du code, visant le commerce maritime, « ne s'appliquent ni à l'embarcation, ni au canot mus uniquement ou principalement à la rame ou pagaie ».

Il appartient à l'administration de délimiter les eaux des lacs, fleuves, ports et baies où la navigation doit être considérée comme maritime, ce qui a été réalisé par deux ordonnances.

***

Toutes ces législations ne définissent que le navire; elles ne donnent pas de définition de la navigation maritime de laquelle nous pourrions tirer un principe nous permettant de délimiter les eaux qui constituent son domaine. Il est très insuffisant de dire que le navire est le bâtiment destiné ou employé à un transport par mer. C'est d'ailleurs la définition qui résulte implicitement des titres et dispositions du Livre II

(1) Tribunal supérieur hanséatique, 30 mars 1925, Dor. XI, 87 ; 17 décembre 1926, Dor. XV, 117 ; Tribunal d'Empire, 9 juillet 1927, Dor. XVII, 157.

(2) R. XXXIV, 339 et note, *dito*, 952 et s.

du Code de commerce français ; la doctrine et la jurisprudence n'ont pu en tirer un principe certain, permettant de résoudre les différents problèmes que pose la délimitation du champ d'application de ce livre.

Les Définitions Récentes

Comité Maritime International

Nous verrons la tendance des législations les plus récentes à considérer comme maritimes toutes les eaux propres à la navigation des bâtiments de mer. Il est regrettable que le Comité maritime international n'ait pas pu proposer ce concept lorsque, à la suite de la Conférence de Londres, en octobre 1922, il a donné une définition du navire à propos de l'application des règles de La Haye, définition qui a été adoptée par la Conférence diplomatique Internationale de Droit Maritime, réunie à Bruxelles à la fin du même mois d'octobre 1922, pour poser les bases d'une convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement.

On s'est contenté de prendre la définition de la loi anglaise du 1er août 1924 : « navire signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer ». Cette définition a paru suffisante pour les objets restreints qui occupaient alors le Comité et la Conférence ; leurs membres ne se sont pas préoccupés de définir des principes généraux en présence de la diversité des législations.

Il ne s'est agi que du transport des marchandises puisque les résolutions et conventions ne visaient que les règles les concernant ; il y aurait lieu d'ajouter

dans la pratique, pour avoir une définition plus complète, le transport des personnes lorsqu'il constitue une opération commerciale.

La définition oppose la navigation par mer à la navigation intérieure ; elle s'accorde donc avec la tradition française ; mais ainsi que nous l'avons vu, il resterait à délimiter le domaine de la navigation maritime, tâche qui reviendrait à l'autorité administrative de chaque pays.

Maroc

La législation du Maroc français, toute récente, donne une définition de la navigation maritime et du navire :

« La navigation est dite maritime lorsqu'elle s'exerce sur la mer, dans les ports et rades, sur les lacs, étangs, canaux, et parties de rivières où les eaux sont salées et communiquent avec la mer (1).

« Le navire est le bâtiment qui pratique habituellement cette navigation » (2).

La définition de la navigation maritime du Maroc s'apparente étroitement à celle du décret du 19 mars 1852 sur le rôle d'équipage : « la navigation est dite maritime sur la mer, dans les ports, sur les étangs ou canaux où les eaux sont salées, et jusqu'aux limites de l'Inscription maritime sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer ». Toutefois la définition marocaine est moins complète que l'autre ; il faut la combiner avec des décrets qui fixeraient la limite des eaux maritimes dans les eaux intermédiaires des fleuves.

---

(1) Dahir du 31 mars 1919, formant code de commerce maritime, article premier.

(2) *Id.*, article deuxième.

La définition du navire ne permet pas de résoudre effectivement le problème de la navigation habituelle et celui de la navigation mixte. Où commencera l'habitude ? Il faudra attendre la décision du juge du fond saisi d'un litige, pour être fixé sur la législation applicable au bâtiment.

Chine

Cependant la législation chinoise, mosaïque de dispositions puisées dans les codes de tous les pays, et dont chaque article se réfère expressément à la disposition du code étranger de laquelle il est tiré, s'est inspiré de la législation marocaine. La loi sur le commerce maritime, promulguée le 30 décembre 1929, dispose dans son article premier que « dans la présente loi on entend par navires les bâtiments qui naviguent sur mer et sur les eaux qui, communiquant avec la mer, sont propres à la navigation des bâtiments de mer ».

Et dans son article deuxième « que, sauf au cas d'abordage, les dispositions de la présente loi ne s'appliquent pas aux bâtiments ci-après :

1) ceux dont le tonnage brut n'atteint pas vingt tonnes, ou dont la capacité n'atteint pas 200 tun ;

2) les bâtiments spécialement affectés à un service public ;

3) les bâtiments qui utilisent les rames comme principal moyen de propulsion. »

La définition des eaux maritimes est très large, mais manque de précision ; en quel lieu les eaux d'un fleuve cessent-elles d'être propres à la navigation des bâtiments de mer ?

La loi chinoise ne se préoccupe pas de la navigation habituelle et de la navigation mixte.

Traité Italo-Russe

On trouve une large compréhension du domaine des eaux maritimes dans l'article 21 du protocole final du traité de commerce et de navigation passé entre l'Italie et l'U. R. S. S. le 7 février 1924 :

« Sont censés être canaux maritimes, les canaux soit naturels, soit artificiels qui forment une partie intégrante d'un port, ou qui sont destinés à permettre l'entrée dans un port.

« Sont censés être des ports maritimes, les ports qui, tout en étant situés sur les fleuves, sont fréquentés par des navires marchands maritimes. »

CHAPITRE DEUXIEME

Eléments puisés notamment dans les vœux des collectivités intéressées

Le législateur français n'a pas encore défini la navigation maritime d'une façon précise. Dans quelques lois spéciales on trouve bien des définitions, selon la tendance du législateur moderne des pays étrangers. Mais nous ne saurions être satisfaits par ces définitions.

La loi du 13 décembre 1926, portant code du Travail maritime, définit dans son article premier le contrat d'engagement maritime régi par la loi ; il s'agit de « tout contrat d'engagement conclu entre un armateur ou son représentant et un marin, et ayant pour objet un service à accomplir à bord d'un navire en vue d'une expédition maritime ». Mais la loi ne définit pas le navire, ni ce qu'il faut entendre par expédition maritime.

La loi du 16 juin 1933, portant révision de la loi du 17 avril 1907, sur la sécurité de la navigation maritime

et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance, définit le navire pour l'application de ses dispositions « tout bâtiment ainsi que tout engin flottant, drague, porteur, citerne, chaland, etc... quel que soit son tonnage, effectuant une navigation quelconque dans les eaux maritimes, soit par ses propres moyens, soit remorqué par un autre navire ». Cette définition du mot navire comprend donc tous les « appareils accessoires » à la navigation ; il importe peu que le bâtiment ne navigue jamais en haute mer et qu'il ne soit pas muni de moyens de propulsion propres : les engins inertes ont leurs dangers. Mais il faudrait définir le domaine des eaux maritimes.

Nous rappelons que l'article 9 de la loi du 5 juillet 1934 sur l'abordage dans la navigation intérieure, assimile aux bateaux les engins et outillages flottants de toute nature dans les eaux intérieures mais ne définit pas ces eaux.

D'autres définitions ont été élaborées et proposées au législateur. La commission de la navigation fluviale de la Société d'Etudes législatives a élaboré en 1923 un avant-projet de code fluvial, dont M. Niboyet était le rapporteur. Le titre premier, « Des Bateaux », traite dans un premier chapitre « De l'Immatriculation des Bateaux de Navigation Intérieure »; l'article premier de ce chapitre premier définit ce qu'il faut entendre par bateau de navigation intérieure : « Tout bateau naviguant habituellement sur les fleuves, rivières, lacs et canaux, d'un tonnage égal ou supérieur à 5 tonnes s'il possède un organe de propulsion mécanique, à 15 tonnes dans le cas contraire, doit être jaugé et immatriculé conformément aux dispositions du présent titre à la requête de son propriétaire. »

Il ne s'agit donc que des navires d'un certain tonnage parce qu'ils sont plus dangereux pour les autres navigateurs. La disposition vise la condition d'habitude, mais elle semble comprendre la navigation dans toute l'étendue des fleuves, sans donner d'ailleurs aucune précision sur la limite des eaux intérieures dans l'embouchure des fleuves.

L'Association Française du Droit Maritime a fait rédiger par une commission désignée à cet effet, un avant-projet de loi ayant pour objet de modifier les dispositions du Livre II du Code de Commerce (1). On y trouve une définition du navire qui est destinée, dans l'esprit de ses auteurs, à dominer toutes les dispositions du Code maritime, et non plus telle ou telle réglementation particulière :

« Sont considérés comme navires, pour l'application du présent Code, ceux qui font ou qui sont destinés à faire habituellement une navigation maritime, qu'elle ait ou non un but lucratif » (2).

On retrouve dans cette définition du navire la notion de transport par mer; mais alors que jusqu'alors les lois et projets étrangers ou internationaux n'envisageaient que le transport effectué dans un but commercial, la définition française rendrait les règles maritimes applicables même aux transports non commerciaux.

Il n'est d'ailleurs pas question de faire une exception à la loi maritime pour les « navi-minori » et de les assimiler aux bateaux de navigation intérieure régis

(1) Dor. XX, 780.

(2) Article 190, § 1 du projet.

par le droit commun, ce qui, en contre-partie, les dispenserait de certaines charges très lourdes imposées à la navigation maritime. Seulement « sont considérés comme faisant partie du navire tous les accessoires nécessaires à son exploitation » (1).

La tendance en France est toujours d'opposer le droit maritime aux autres règles de droit commercial; le particularisme du droit maritime apparaît dans le même projet de l'Association française du Droit maritime : « Les navires sont des biens meubles, soumis aux règles du droit commun, sous réserve des règles spéciales ci-après » (2) que le projet énumère et qui sont analogues à celles actuellement en vigueur.

Mais l'avant-projet de l'Association française du Droit maritime ne donne pas de définition de la navigation maritime. On ne nous dit pas jusqu'à quel point devront s'appliquer les règles particulières du Livre II du Code de Commerce dans les eaux des fleuves, des rivières communiquant avec la mer.

Le problème de la navigation mixte et de la navigation habituelle est entrevu, mais non résolu.

Cependant la même Association a été amenée à compléter son avant-projet dans la suite. Elle a fait établir par M. Niboyet un projet de mise en concordance du droit maritime et du droit fluvial; le rapport a été dis-

---

(1) Article 190, § 2 dudit projet.

(2) Article 190, § 3 dudit projet.

(3) Dor. S. VIII, 191. Il s'agissait d'effectuer, sur quelques points seulement, un raccordement du droit fluvial au droit maritime. Tels sont les cas de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage. Ces deux points n'ont soulevé aucune discussion.

cuté notamment dans une séance tenue le 23 janvier 1930 (3). Au cours de ce rapport, M. Niboyet a proposé de soumettre le navire de mer, en tous lieux, aux règles du droit maritime, notamment au point de vue de la responsabilité, sans tenir compte de la partie fluviale du transport. M. de Grandmaison ayant fait remarquer que le texte visait les navires de mer, mais sans les définir, M. Ripert proposa, d'accord avec le rapporteur, un nouveau texte qui permet d'éviter une définition dit le procès-verbal (1). Le texte qui a été adopté par l'assemblée est ainsi conçu :

« Les dispositions du Livre II du Code de Commerce régissent, même dans les eaux non maritimes, les bâtiments effectuant habituellement une navigation maritime ».

En fait, c'est la définition de l'avant-projet élaboré par l'Association : sont considérés comme navires, ceux qui font habituellement une navigation maritime. Mais la navigation maritime n'est pas définie. Seulement la portée des dispositions du Livre II du Code de Commerce est étendue au cas de navigation mixte et à celui de navigation habituelle : la navigation serait maritime et soumise aux règles du droit maritime même sur des eaux non maritimes. Mais on n'a jamais pu tomber d'accord sur une définition véritable de la navigation maritime et du navire qui effectue une telle navigation.

La Chambre de Commerce de Nantes a proposé de fixer la limite de la navigation maritime à la première

---

(1) L'expression est celle-là même du procès-verbal de la séance.

ligne des ponts infranchissable aux navires venant de la mer, ainsi que le proposaient MM. Lyon-Caen et Renault. M. René Legros, secrétaire général, au nom de la Commission de la Marine Marchande, au cours de la séance du 18 février 1929, a présenté un rapport circonstancié à la suite duquel il formulait la proposition suivante : (1)

« Sans prétendre vouloir faire remonter comme autrefois les limites de l'Inscription Maritime au point maximum amont de la propagation de la marée, elle (la Commission) estime que la véritable distinction entre les eaux maritimes, où l'article 216 du Code de Commerce sera applicable à tous les bâtiments en raison des risques qu'ils courent, et les eaux fluviales, résulte de ce que les unes sont accessibles aux navires de mer et que les autres sont complètement fermées à ceux-ci. Or la théorie de MM. Lyon-Caen et Renault, que nous avons plus haut rapportée, est la seule qui donne une solution nette en cette matière, puisque l'arrêt de la zone maritime à la première ligne des ponts fixes infranchissable aux navires de mer constitue une démarcation indiscutable. C'est en faveur de cette solution que votre Commission vous propose, Messieurs, d'émettre un vœu, en demandant qu'elle soit censurée prochainement par la loi.

« Nous ferons remarquer en terminant que la faculté d'abandon n'a pratiquement aucune conséquence fâcheuse. En effet, le propriétaire du bâtiment ou des objets perdus étant en général assuré, aurait, en cas d'insuffisance résultant de l'abandon autorisé par l'article 216, toutes facilités pour se retourner contre les compagnies d'assurances qui tiennent compte de ce risque pour le calcul de leur prime ».

---

(1) Compte rendu des Travaux de la Chambre de Commerce de Nantes, année 1929, p. 28 et s.

La Chambre de Commerce de Nantes a adopté à l'unanimité ces conclusions, et après les avoir transformées en délibération, les a adressées à M. le Ministre des Travaux Publics, à M. Sibille, député de la Loire-Inférieure, rapporteur du projet de loi portant code de la navigation fluviale, et aux Chambres de Commerce de Rouen et de Bordeaux.

M. le Ministre des Travaux Publics a répondu, le 29 août 1929 :

« Après avoir consulté le Conseil supérieur des Travaux Publics et conformément à son avis, j'ai l'honneur de vous informer que les considérations exposées par la Chambre de Commerce de Nantes, dans la délibération du 18 février 1929, me paraissent intéressantes, mais que l'ouverture prochaine d'une conférence diplomatique relative à l'unification du droit fluvial international conduit à ajourner l'étude de la question jusqu'à l'aboutissement prochain de cette conférence afin d'éviter tout désaccord entre le droit intérieur et le droit international ».

La délimitation des eaux maritimes à la ligne des premiers ponts fixes a été critiquée par M. Ripert, ainsi que nous l'avons déjà vu; il lui préférait la délimitation « pluraliste » de la loi du 24 décembre 1896, elle-même rejetée par de nombreux auteurs.

En face des diverses thèses en présence, il appartient au législateur de se prononcer, ainsi que l'y invite la Chambre de Commerce de Nantes.

On demande au législateur d'abroger les décrets des 8 novembre et 29 décembre 1926, qui ont réduit, depuis le 1er janvier 1927, les limites fixées par la loi

du 24 décembre 1896 pour la délimitation des eaux maritimes, et de fixer à nouveau les limites de l'Inscription Maritime en amont de la limite de la mer.

Mais ce n'est pas seulement l'intérêt des inscrits maritimes qui est envisagé; c'est surtout, dans le vœu de la Chambre de Commerce, l'intérêt de la navigation, de tous ceux qui en vivent, et l'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce, et notamment de son article 216, dans les eaux intermédiaires des fleuves, jusqu'à la limite nouvelle à fixer au domaine de l'Inscription Maritime, qui sont pris en considération.

CHAPITRE TROISIÈME

Eléments puisés dans les travaux parlementaires

Le législateur français semble prêt à délimiter à nouveau la zone maritime soumise à l'Inscription Maritime, dans les fleuves et rivières et les eaux communiquant avec la mer; la limite de l'Inscription Maritime serait fixée à l'amont, au premier obstacle à la navigation des navires de mer. Selon le vœu de la Chambre de Commerce de Nantes, il serait possible d'étendre la délimitation administrative au droit commercial maritime. Nous verrons que rien ne s'oppose, en fait, à la délimitation du champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce au premier obstacle à la navigation des navires de mer.

La délimitation actuelle de l'Inscription Maritime doit être modifiée, de l'avis de tous les intéressés.

Rappelons que le décret du 19 mars 1852 sur le rôle d'équipage et la loi du 24 décembre 1896 sur l'Inscription Maritime délimitaient ainsi le champ d'application de leurs dispositions : la mer, les ports, étangs ou canaux où les eaux sont salées, les eaux des fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer jusqu'au point où remonte la marée, et pour ceux où il n'y a pas de marée, jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent remonter; la navigation dite maritime était celle qui s'effectuait sur ces eaux.

Deux décrets Poincaré, en date des 8 novembre et 29 décembre 1926, toujours en vigueur, ont reporté les limites de l'Inscription Maritime à l'embouchure des fleuves, rivières et canaux :

« A compter du 1er janvier 1927, pour l'application des lois et règlements sur la police de la navigation maritime ainsi que sur les pensions d'ancienneté ou d'infirmité allouées aux marins, la navigation effectuée dans les fleuves, rivières et canaux en amont de la limite de la mer fixée en conformité des prescriptions de l'article 2 du décret du 21 février 1852, n'est considérée comme maritime que si les parcours qui y sont accomplis constituent l'accessoire d'un parcours principal en mer ».

L'article 2 du décret du 21 février 1852 est ainsi conçu :

« Les limites de la mer seront déterminées par des décrets du Président de la République rendus sous forme de règlements d'administration publique, tous les droits des tiers réservés, sur le rapport du Ministre des Travaux Publics lorsque cette délimitation aura lieu à l'embouchure des fleuves ou rivières, et sur le rapport du Ministre de la Marine lorsque cette délimitation aura lieu sur un autre point du littoral ».

C'est en vertu de ce texte que la limite de la mer à l'embouchure de la Loire est déterminée par une ligne hypothétique qui passerait par la pointe de Saint-Gildas sur la rive gauche et la pointe de Chemoulin sur la rive droite.

Les eaux comprises entre la limite de la mer et l'ancienne limite de l'Inscription Maritime se distinguaient depuis fort longtemps et des eaux de la mer et des eaux intérieures; elles étaient considérées comme maritimes, elles ne le sont plus sauf exceptions.

Le texte que nous avons cité contient lui-même une première exception : lorsque le parcours effectué sur les eaux ex-maritimes n'est que l'accessoire d'un parcours principal en mer, la navigation conserve son caractère maritime. La notion de navigation accessoire est ici une notion quantitative avant tout; il faudra déterminer dans chaque espèce litigieuse quel est le parcours principal, s'il se fait en mer; quel est le parcours accessoire, s'il se fait sur les eaux ex-maritimes. De là naissent de graves difficultés. Et cependant, il n'était pas possible de nier brutalement le caractère maritime de la navigation des grands navires dans l'embouchure des fleuves. Le législateur de 1926 n'a pu aller jusque là dans sa réforme.

Une autre exception a dû être faite pour le pilotage des navires de mer sur les eaux maritimes, ainsi que pour les services accomplis soit à bord des remorqueurs de port exclusivement affectés au remorquage de ces bâtiments, soit à bord des bateaux d'aide spécialement affectés à leur amarrage. Tous ces services ont dû être considérés comme restant maritimes, puisque ceux accomplis sur les navires le demeuraient.

De plus, il a fallu prévoir des dispositions transitoires sur lesquelles nous n'avons pas à insister.

Ajoutons que, d'après l'article 3 du décret du 28 décembre 1926, ces décrets devaient être soumis à la ratification des Chambres dans un délai de trois mois. Le gouvernement a bien déposé sur le bureau de la Chambre les projets de ratification, mais ils ne sont jamais venus en discussion; cela suffit-il pour qu'ils aient encore véritablement force de loi ainsi que l'a jugé la Cour de Cassation pour d'autres décrets analogues? Les dispositions des deux décrets des 8 novembre et 29 décembre 1926 n'auraient sans doute jamais été ratifiées par les Chambres. Celles-ci discutent d'autres projets qui tendent à déterminer une nouvelle limite de l'Inscription Maritime en aval de la limite de la mer.

Par conséquent, nous sommes en présence d'un régime instable, compliqué à l'extrême, et, nous allons le voir, contraire au bon sens et à l'intérêt réel de la navigation. Il ne serait pas possible de baser sur les dispositions des décrets de 1926 une délimitation du champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce.

La nouvelle délimitation de l'Inscription Maritime a soulevé une tempête de protestations dans le monde maritime français.

Ce sont ses répercussions sur le droit maritime tout entier qui ont amené la Chambre de Commerce de Nantes à émettre le vœu que nous connaissons.

Il résulte de la nouvelle délimitation que les bateaux naviguant dans les estuaires de nos grands fleuves ne sont pas soumis aux obligations de la navigation maritime, mais que, comme contre-partie et d'une façon

indiscutable, ils ne peuvent bénéficier des avantages accordés aux navires de mer, notamment de la faculté d'abandon.

Ainsi, loin d'apporter une solution aux difficultés, qui nuisent à la marine marchande française, les dispositions des décrets de 1926 n'ont fait qu'empirer la situation.

En effet, les buts que se proposaient les auteurs de ces décrets sont critiquables. Seuls des décrets Poincaré survivent les deux décrets sur les limites de l'Inscription Maritime; leur abrogation a été maintes fois demandée; leur maintien ne s'explique que parce qu'ils protègent certains intérêts particuliers.

Le but essentiel de ces décrets, pris au cours d'une période de redressement des finances de l'Etat, était de réaliser des économies budgétaires sur le chapitre des Caisses d'Invalides et de Prévoyance des Inscrits Maritimes. On escomptait décharger ces caisses du paiement des pensions à servir au personnel des bateaux n'effectuant pas en réalité des voyages en mer. Mais on aurait pu le faire d'une façon très simple, en limitant la délivrance des rôles d'équipages dans ces eaux intermédiaires et en supprimant au besoin cette délivrance, au lieu de changer du jour au lendemain des eaux maritimes en eaux fluviales et de bouleverser les méthodes assurant jusqu'alors la sécurité de la navigation ainsi que la formation et le recrutement du personnel naviguant dans ces eaux.

On a voulu réserver aux seuls véritables marins, en raison des charges supportées par eux, le bénéfice des avantages de la Caisse des Invalides et de Prévoyance.

Mais les marins du large s'insurgent contre ces décrets qui leur suppriment le placement dans les eaux ex-maritimes alors qu'ils sont durement éprouvés par le chômage et par la crise mondiale.

On a ainsi détourné les inscrits d'un travail délicat qui ne peut être exécuté convenablement que par eux. On les remplace par des terriens, qui peuvent être sans doute d'excellents mécaniciens, mais qui ignorent totalement la manœuvre et le langage de la mer.

Le prétexte d'économies budgétaires couvrait en réalité un autre but poursuivi de longue date par l'armement fluvial : affranchir la navigation fluviale s'effectuant dans la partie des cours d'eau affluant à la mer de toutes les sujétions et de toutes les formalités réglementaires instituées pour la navigation maritime. De son côté, l'Administration des Travaux publics a toujours recherché la main-mise sur la direction de la navigation maritime.

Les décrets de 1926 leur ont donné satisfaction. Mais on a négligé la sécurité de la navigation. On a volontairement oublié les dangers que la présence des navires de mer fait courir aux petites unités de navigation intérieure circulant autour d'eux. La batellerie échappe maintenant à tout contrôle de l'Administra-

---

L'incohérence et l'illogisme du régime résultant des décrets de 1926 ont dû être atténués en fait à l'aide de combinaisons détournées. C'est ainsi que, pour faciliter la tâche de la commune de Rezé, qui avait dû prendre en charge un passage d'eau sur la Loire, des inscrits maritimes figurent, avec l'assentiment de l'Administration, sur le rôle d'équipage d'un navire de mer, et conduisent cependant les bateaux qui vont d'une rive à l'autre de la Loire.

tion de l'Inscription Maritime et de la marine marchande, tant au point de vue du matériel employé que du personnel embarqué. Cependant les représentants de la batellerie fluviale étaient d'accord avec les représentants de la marine marchande pour reconnaître qu'à partir du premier obstacle à la navigation maritime en allant vers l'aval, la navigation de la batellerie devenait difficultueuse dès que les unités fluviales commençaient à rencontrer les navires de mer, et que des marins inscrits maritimes devenaient nécessaires. Or à la suite des décrets de 1926, les inscrits et brevetés de la Marine marchande ont dû déserter les eaux ex-maritimes de la Seine, de la Loire, de la Gironde et du Rhône. (1)

Une nouvelle délimitation de l'Inscription Maritime s'impose. Le législateur a été saisi de plusieurs projets et l'un d'eux paraît sur le point d'être transformé en loi.

Le 2 juillet 1911, M. Sibille, député de la Loire-Inférieure, faisait à la Chambre des Députés la critique des décrets de 1926 et préconisait la délivrance de rôles d'équipage d'une durée d'un an, obligatoire pour les bâtiments transportant des passagers et facultative pour les autres unités.

Ce système est la porte ouverte à la complication et aussi à l'arbitraire des armateurs fluviaux ou mari-

(1) V. l'exposé des motifs d'une proposition de loi tendant à fixer la limite de l'Inscription Maritime dans les eaux maritimes des estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les navires de mer, présentée à la Chambre des députés, session extraordinaire de 1933, et renvoyée à la commission de la Marine Marchande. Annexe au procès-verbal de la séance du 10 décembre 1933. — N° 2.674.

times, qui peuvent s'en servir comme moyen de pression sur leurs équipages. De plus le projet Sibille ne rétablit pas l'unité de direction et de contrôle de la navigation dans les eaux maritimes. Deux administrations s'occupent parallèlement d'affaires litigieuses ayant fréquemment des liens communs; deux catégories de travailleurs, les inscrits et les bateliers, continuent à être régis par des règles, des juridictions différentes, et en cas d'inobservation des règlements ou de fautes professionnelles, subissent des traitements différents, puisque deux administrations différentes demeurent chargées de leur surveillance et du contrôle de leurs actes. D'ailleurs la proposition de loi Sibille ne laisse aucune illusion à la lecture; elle ne peut fonctionner qu'à l'aide de multiples décrets, de règlements généraux et locaux prévus à chaque article du projet pour résoudre tous les cas particuliers qu'il soulève et qui s'annoncent nombreux (1).

Le projet Sibille ne résout pas non plus le problème en droit privé.

Il n'a d'ailleurs pas abouti et paraît abandonné.

Le 10 décembre 1933, une nouvelle proposition de loi tendant à fixer la lmite de l'Inscription Maritime dans les eaux ex-maritimes des estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les navires de mer, était présentée par un certain nombre de députés et renvoyée à la Commission de la Marine Marchande. Depuis elle a été adoptée par la Chambre des Députés.

L'exposé des motifs reprenait et développait les critiques déjà formulées par M. Sibille contre les décrets de 1926.

(1) V. exposé des motifs précités.

L'article premier de cette proposition fixe d'une façon précise la limite amont de l'Inscription Maritime et des eaux maritimes. Elle est logique, disent les auteurs de la proposition de loi, car elle se trouve juste à l'endroit où cesse la navigation des navires de mer. Cet article est ainsi conçu :

Article premier. — « Dans les estuaires, les fleuves, les rivières et les canaux fréquentés par les navires de mer, la limite de l'Inscription Maritime est fixée à l'amont au premier obstacle à la navigation des navires de mer. » (1)

Saisi de cette proposition, le Sénat a adopté cet article premier, mais le texte voté par le Sénat comporte un second paragraphe qui complète le premier.

« Des décrets pris sur la proposition des ministres des Travaux Publics et de la Marine Marchande fixeront cette limite pour chacun des estuaires, fleuves, rivières et canaux soumis aux dispositions de la présente loi. » (2)

Cet article premier est complété par d'autres articles sur la rédaction desquels les deux Chambres sont à peu près d'accord. Notamment l'article deuxième énumère les bâtiments qui effectuant une navigation considérée comme maritime dans les eaux des estuaires, des fleuves, des rivières et des canaux devront être obligatoirement munis de rôles d'équipage :

Les remorqueurs affectés au mouvement et au remorquage des navires de mer;

Les remorqueurs affectés à la traction des unités de batellerie servant au transport des marchandises, la

---

(1) Exposé des motifs et proposition de loi précitée.

(2) J. Off. 13 août 1936, déb. p. 1264.

navigation de ces remorqueurs s'effectuant constamment à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime;

Les unités à propulsion mécanique transportant passagers ou marchandises, effectuant exclusivement leur navigation à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime, sauf les unités de petit tonnage;

Les chalands et voiliers servant aux mêmes usages d'une jauge brute minimum de 25 tonneaux, effectuant exclusivement leur navigation à l'aval du premier obstacle à la navigation maritime;

Les navires de commerce venant de la mer ou allant à la mer, affectés au transport des passagers ou des marchandises et construits spécialement pour pouvoir franchir le premier obstacle à la navigation maritime;

Les engins de dragage, remorqueurs et bateaux des Ponts et Chaussées en service dans les dites eaux maritimes;

Les unités du service de pilotage des navires de mer et du service d'amarrage de ces mêmes navires;

Les bateaux de pêche armés par des pêcheurs inscrits maritimes professionnels accomplissant ce métier comme principal moyen d'existence, conformément aux dispositions de l'article 12 de la loi du 24 décembre 1896 et des règlements subséquents.

Aucun rôle d'équipage ne pourrait être délivré en dehors de ces catégories.

D'autre part, des décrets fixeraient les conditions dans lesquelles continueraient à être délivrés aux capitaines de bateaux fluviaux des certificats de capacité spéciaux leur permettant de piloter sur la partie des fleuves et estuaires soumise à l'Inscription Maritime.

Ces décrets indiqueraient les dérogations susceptibles d'être apportées aux dispositions de la loi, en ce qui concerne les bateaux fluviaux qui ne naviguent qu'accessoirement dans les eaux maritimes.

Des règlements généraux et locaux, établis par les soins du Ministre des Travaux Publics, édicteraient les garanties à apporter à la sécurité de la navigation dans les eaux maritimes des estuaires, fleuves, rivières et canaux, fréquentés à la fois par les navires de mer et par la batellerie fluviale.

Les décrets des 8 novembre et 29 décembre 1926 seraient abrogés, ainsi que toutes autres dispositions contraires à la loi, à l'exception de l'article 2 du décret du 29 décembre 1926, un décret devant intervenir par la suite pour régler la situation des bénéficiaires des dispositions transitoires prévues par cet article.

Il est à souhaiter que la Chambre et le Sénat se mettent rapidement d'accord sur un texte définitif qui fixera la limite de l'Inscription Maritime et la délivrance des rôles d'équipages dans les eaux des estuaires, fleuves, rivières et canaux fréquentés par les navires de mer, à l'amont, au premier obstacle à la navigation des navires de mer. Cette délimitation paraît répondre aux désirs des intéressés; elle aurait l'avantage de simplifier et de supprimer bien des difficultés.

Cette proposition de loi a été discutée à nouveau par la Chambre des députés, le 18 février 1937 (1).

(1) J. O. 19 fév. 1937, Débats Parlementaires, p. 588 et s.

MM. Robert Delasalle et René Delzangles ont présenté un amendement qui a été accepté par la Chambre ; cet amendement ajoute un paragraphe à l'article premier de la proposition de loi, paragraphe ainsi conçu :

« A titre exceptionnel il pourra être dérogé dans ces décrets aux dispositions du paragraphe premier ci-dessus, lorsque le premier obstacle à la navigation sera constitué par un pont distant de moins de dix kilomètres de la mer. »

Le Sous-Secrétaire d'État à la Marine Marchande et les interpellateurs ont tous reconnu la nécessité pressante d'abroger les décrets de 1926 sur l'Inscription Maritime, et MM. Delasalle et Delzangles se sont engagés à abandonner leur amendement pour le cas où le Sénat ne voterait pas le nouveau texte voté par la Chambre.

Cet amendement a pour unique intérêt de permettre de comprendre dans les futures limites de l'Inscription maritime le bassin de l'Adour, jusqu'au point extrême où se fait sentir la marée. Le texte voté par le Sénat ne permettrait pas, d'après les auteurs de l'amendement, de fixer la limite de l'Inscription maritime, sur l'Adour, au delà du pont de Bayonne, au préjudice de nombreux pêcheurs qui exercent leur profession sur les eaux de cette rivière jusqu'à 40 kilomètres en amont de son embouchure.

Il nous importe peu que cet amendement soit justifié et passe dans la loi qui semble devoir être bientôt votée définitivement. Il ne semble pas que le champ d'application des dispositions du droit commercial maritime doive être étendu à l'amont du pont de Bayonne qui constitue l'obstacle à la navigation des navires de mer.

CHAPITRE QUATRIÈME

Essai d'une solution pratique

La délimitation du domaine de la navigation maritime, dans les eaux fréquentées par les navires de mer, au premier obstacle à la navigation de ces navires.

Nous proposerions volontiers au législateur d'adopter en droit privé maritime la définition de la navigation maritime qu'il est sur le point de voter à propos de l'Inscription maritime :

« la navigation sera dite maritime lorsqu'elle s'exercera sur la mer, dans les ports, sur les étangs ou canaux où les eaux sont salées, et sur les fleuves et rivières affluant directement ou indirectement à la mer, jusqu'au premier obstacle à la navigation des navires de mer ;

« les dispositions du Livre II du Code de commerce s'appliqueront sur ces eaux maritimes dans les limites ainsi définies ;

« des décrets détermineront dans chaque cas le premier obstacle à la navigation des navires de mer ».

Il nous faut montrer qu'une telle définition de la navigation maritime est parfaitement rationnelle en droit commercial ; nous tirerons ensuite toutes les conséquences résultant de l'adoption du criterium tiré du premier obstacle à la navigation des navires de mer.

La délimitation du domaine des eaux maritimes au premier obstacle à la navigation des navires de mer

Il ressort de notre définition de la navigation maritime que nous considérons la navigation exercée dans la zone maritime des fleuves que nous délimitons, comme étant avant tout une navigation maritime. Pourquoi cela ? Pour l'expliquer, nous ferons appel à la notion d'exposition aux risques de mer :

Pour nous, ce qui caractérise la navigation maritime, c'est le fait que, pendant un temps plus ou moins long, le navire peut se trouver exposé à ces risques redoutables qu'on appelle les risques de mer ; c'est le danger de la navigation maritime qui explique l'assujettissement à des règles particulières et le bénéfice des dispositions spéciales du Livre II du Code du commerce.

Nous sommes en plein accord sur ce point avec M. Blondel. Nous ne sommes pas non plus très éloigné de la définition de M. Bonnecase et de M. Mesuret, d'après laquelle la navigation maritime est celle qui est exercée sur mer ; toutefois ces auteurs ajoutent que le bâtiment doit être apte à tenir la mer, c'est-à-dire à affronter les risques de mer.

Nous avons étudié les décisions des juridictions civiles qui tiennent compte de la notion d'exposition à des risques de mer.

Nous avons vu que la jurisprudence, antérieurement à la loi du 15 juillet 1915 sur l'abordage, tenait compte du lieu où s'était produit l'événement, indépendamment des qualités respectives des bâtiments considérés. En matière d'infractions au décret du 19 mars 1852 sur le rôle d'équipage, la Chambre criminelle a formulé le même principe dans de nombreux arrêts que nous avons étudiés.

La Chambre de Commerce de Nantes estime également que la véritable distinction entre les eaux maritimes, où l'article 216 du Code de commerce sera applicable à tous les bâtiments en raison des risques qu'ils courent, et les eaux fluviales, résulte de ce que les unes sont accessibles aux navires de mer et que les autres sont complètement fermées à ceux-ci (1).

Là où existent les risques, le bâtiment court les risques de mer. Ces risques, le bâtiment les court sur les eaux des fleuves fréquentées par les navires venant de la mer ; la navigation effectuée sur ces eaux est donc une navigation maritime.

Les bâtiments sont exposés à des risques semblables à ceux que l'on court sur mer, lorsqu'ils naviguent dans les eaux des fleuves fréquentées par les navires de mer. Les eaux sont salées. La marée se fait sentir dans les fleuves qui se jettent dans l'Océan ou dans la Manche ; tantôt elle contrarie le mouvement naturel des eaux du fleuve, tantôt elle le précipite. Les conditions atmosphérique sont sensiblement les mêmes qu'en mer ; les brumes de la mer sont poussées par le vent dans les estuaires, il y a souvent de la houle en Loire, en face de Paimbœuf, et parfois jusqu'au

---

(1) Compte rendu des travaux de la Chambre de Commerce de Nantes, année 1929, p. 28 et s.

quai Saint-Louis à Nantes, en face de Trentemoult. Le parcours dans le chenal du fleuve est dans une certaine mesure plus dangereux que celui effectué en haute mer, en raison de la longueur et de l'étroitesse du chenal, et du nombre des bâtiments qui se croisent et se dépassent dans un espace restreint.

La seule présence des navires de mer sur ces eaux fait courir des risques importants à tous les autres bâtiments qui fréquentent la zone maritime du fleuve. La masse énorme qui donne prise au vent, et sa rapidité d'évolution, sa difficulté à manœuvrer dans un espace restreint, les vagues et les remous qui suivent le passage du navire, sont autant de dangers pour les bâtiments à faible tirant d'eau et sans franc-bord.

Ces risques maritimes existent si bien que, dans les eaux intermédiaires des fleuves, le caractère maritime a été conservé par des dispositions spéciales des décrets de 1926 sur l'Inscription maritime, aux remorqueurs qui traînent des chalands et des navires marchands. Mais on le refuse aux bateaux qui transportent des centaines de passagers, semblant se préoccuper plutôt des cargaisons de charbons ou de minerais que de la sauvegarde des vies humaines.

Nous estimons que ces risques cessent là où ne parviennent plus les navires de mer ; en amont du premier obstacle à la navigation de ces bâtiments s'étendra donc le domaine de la navigation fluviale.

La limite que nous proposons est très ancienne. Elle avait déjà été consacrée par la loi de 1896 sur l'Inscription maritime. C'était celle que proposaient, à quelque chose près, de grands auteurs modernes, tels M. Ripert et MM. Lyon-Caen et Renault.

Elle nous a paru la plus pratique.

Il n'est pas utile de retenir le point extrême où remonte la marée. En effet, ce qui arrêtera le navire

de mer, ce sera l'obstacle qu'il ne pourra franchir : un pont, de hauts fonds, même si la marée se fait sentir au delà. Si, au contraire, la marée ne se fait plus sentir, mais qu'aucun obstacle n'arrête le navire de mer, celui-ci continuera son chemin jusqu'à ce qu'il rencontre un tel obstacle.

Pratiquement ce seront des ponts qui le plus souvent limiteront la navigation maritime. L'homme a eu soin de tout temps de n'établir des ponts que là où ils n'arrêteront plus la remontée des navires de mer ; il a établi des passages d'eau, des ponts transbordeurs pour ne pas gêner ces bâtiments. Les ponts fixes se trouvent donc souvent construits là où le manque de fond ne permet plus le passage des navires de mer. L'existence de ces ponts retient les sables et vases en aval et freine la marée en amont.

Cependant l'expression « premier obstacle à la navigation des navires de mer » est préférable à celle qui envisage uniquement les premiers ponts fixes. Elle permet une délimitation facile là où il n'y a point de ponts fixes.

Le premier obstacle à la navigation maritime reste aisé à déterminer, là même où il n'est pas constitué par un pont fixe, tandis que le point extrême où remonte la marée est vague.

Que faut-il entendre par navire de mer lorsque nous disons que la navigation est maritime jusqu'au premier obstacle à la navigation des navires de mer ? Nous avons posé en principe qu'il ne fallait pas définir la navigation maritime celle exercée par des navires de mer, mais au contraire est un navire le bâtiment qui effectue une navigation maritime. Comment concilier les deux définitions ?

La difficulté n'est qu'apparente; dans la définition de la navigation maritime, il s'agit uniquement des

navires dont la qualité ne peut être discutée parce que, étant donné le lieu de leur navigation, leurs qualités nautiques, ils ne peuvent être considérés que comme des navires de mer, même s'ils effectuent un parcours accessoire dans les eaux maritimes d'un fleuve. La définition de la navigation maritime que nous avons recherchée, et que nous proposons, vise seulement à mettre fin à des difficultés d'interprétation et d'application du Code de Commerce dans les cas où la navigation effectuée peut être considérée comme n'étant pas maritime, et où le navire n'apparaît pas franchement comme un navire de mer ; disons, quoique l'expression soit trop forte, dans les cas douteux. Il s'agit ainsi de permettre aux armateurs et à tous ceux qui s'intéressent à la construction et à l'exploitation d'un bâtiment de déterminer à coup sûr, et souvent même avant la mise en chantier, la nature de la navigation qu'il effectuera et partant sa qualification, et s'il sera assujetti ou non aux dispositions du Livre II du Code de commerce.

La navigation sera maritime jusqu'au premier obstacle à la navigation des bâtiments dont la qualité de navires de mer et l'assujettissement au droit maritime ne peuvent faire aucun doute.

De la Navigation Maritime

Nous allons maintenant tirer les conséquences pratiques de notre délimitation du domaine d'application des dispositions du droit maritime, délimitation qui repose sur la notion d'exposition à des risques de mer.

Il n'y a jamais eu de difficulté pour la navigation exercée sur la mer ; c'est une navigation maritime, assujettie aux dispositions du Livre II du Code de commerce.

La navigation effectuée sur les eaux maritimes des estuaires, fleuves, rivières,... entre la limite de la mer et le premier obstacle à la navigation des navires de mer est une navigation maritime, puisque le bâtiment est exposé sur ces eaux à des risques de mer.

La navigation mixte effectuée tantôt sur la mer, tantôt sur les eaux maritimes des fleuves, en aval du premier obstacle à la navigation des navires de mer est une navigation maritime ; c'est la conséquence évidente des deux premiers points.

Restent les cas où le bâtiment franchit le premier obstacle à la navigation des navires de mer.

Nous supposons tout d'abord qu'il s'agit d'un navire qui vient de la mer, tel le courrier Paris-Londres. Il s'agit de bâtiments qui sont spécialement construits pour franchir le premier obstacle à la navigation maritime et qui le franchissent d'une façon habituelle. De tels bâtiments font évidemment une navigation maritime et sont soumis aux dispositions du Livre II du Code du Commerce, sauf pour la partie de leur navigation effectuée en amont du premier obstacle à la navigation des navires de mer, pour laquelle seule une difficulté existe. On pourrait les considérer pour cette partie de leur navigation comme des bateaux de rivière soumis seulement aux dispositions du droit commun.

Un même bâtiment ne peut sans grands inconvénients changer de qualité au cours d'un même voyage. Dans le projet de loi actuellement en instance devant les chambres, un tel bâtiment devrait être muni d'un rôle d'équipage. Nous estimons que la qualité de navire doit lui rester acquise également en droit privé ; le bâtiment qui, venant de la mer, franchit le premier obstacle à la navigation maritime, reste partout soumis aux dispositions du droit maritime.

Supposons maintenant qu'il s'agisse d'un bâtiment qui ne navigue jamais ou qu'exceptionnelement en mer

et qui navigue à la fois sur les eaux maritimes d'un fleuve et en amont de la limite de la navigation maritime qui serait déterminée par l'obstacle à la navigation des navires de mer. Une telle navigation mixte devrait être considérée comme maritime.

Le bâtiment qui effectue une navigation mixte sera donc toujours soumis au droit maritime. La partie maritime de sa navigation sera toujours considérée comme principale par rapport à la partie fluviale.

Un bâtiment ne peut changer de qualité suivant les eaux sur lesquelles il navigue. Il faut donc déterminer sa qualité principale, qui prévaudra sur les autres en toutes circonstances, ce qui revient à considérer quelle est sa zone de navigation principale en vertu du principe général qu'en cas de difficulté la qualification du bâtiment dépend de la qualité des eaux sur lesquelles il exerce sa navigation.

Mais il ne peut s'agir de navigation principale, et par opposition de navigation secondaire, considérées quantitativement. Il ne s'agit pas de déterminer dans quelle zone le bâtiment effectue le parcours le plus long ou navigue le plus longtemps. Dans chaque espèce, pour chaque bâtiment et même pour chaque voyage, il faudrait se livrer à des calculs et s'en remettre à l'appréciation des juges du fond. La solution quantitative nous ramènerait à l'arbitraire et à l'incertitude.

Il faut classer les trois zones de navigation suivant leur qualité, c'est-à-dire suivant les risques que le bâtiment court dans chacune d'elles, et le besoin d'assurer la sécurité de la navigation par des règles administratives et une législation commerciale particulière. Ainsi la qualité principale de la navigation parce que effectuée dans une zone déterminée, par

---

(1) Art. 2, § 5 de la proposition de loi précitée.

rapport à la navigation considérée comme secondaire parce que effectuée dans une autre zone, prévaudra dans tous les cas. Il ne pourra y avoir d'hésitations.

Les seuls risques qui nécessitent une réglementation et une législation particulières sont les risques de mer. Les eaux de la mer auxquelles il faut assimiler les eaux maritimes des fleuves en aval de la limite de la navigation maritime, ont ainsi droit au premier rang, et la navigation effectuée sur ces eaux est principale par rapport à la navigation effectuée sur d'autres eaux.

La notion qualitative de la navigation secondaire fait que la partie fluviale de la navigation doit toujours être considérée comme secondaire par rapport à la partie maritime de cette navigation, effectuée sur la mer ou sur la partie maritime des eaux des estuaires, fleuves et rivières fréquentés par les navires de mer, en aval du premier obstacle à la navigation des navires de mer. Le bâtiment doit être considéré comme un navire de mer.

Les principes posés par la Chambre Criminelle à propos du rôle d'équipage aboutissent d'ailleurs à une solution semblable : la Cour Suprême tient compte uniquement des eaux sur lesquelles est effectuée la navigation ; elle considère cette navigation comme maritime si les eaux sont en communication même intermittente avec la mer ; le bâtiment qui pénètre, fût-ce un instant, dans les eaux ainsi déterminées est assujetti au rôle d'équipage.

Ainsi, au cas de navigation mixte, il y aurait toujours lieu d'appliquer les règles particulières du droit maritime. Il importerait d'ailleurs peu, en droit commercial, que le bâtiment fût ou ne fût pas francisé, et fût muni ou non d'un rôle d'équipage. Le caractère juridique de navire est indépendant de la fraude, de l'erreur, ou même des dispenses légales.

Cependant lorsque le bâtiment assimilé à un navire de mer à raison d'une navigation principale en mer ou dans les eaux maritimes se trouvera dans les eaux intérieures, n'y aura-t-il pas lieu de lui refuser le bénéfice de certaines institutions propres au droit maritime ? La faculté d'abandon notamment lui sera refusée lorsqu'il causera un dommage dans les eaux intérieures, puisque, dans ces eaux, sa présence demeure tout de même exceptionnelle et qu'il s'agit d'une disposition de droit maritime d'un caractère particulièrement exorbitant. Les armateurs auront toujours la ressource de se garantir par une assurance spéciale contre les risques courus dans les eaux intérieures. Mais l'abandon restera possible à l'égard de tous les créanciers autres que ceux dont la créance résulte d'un dommage causé dans les eaux intérieures, car le bâtiment demeure, même dans ces eaux, un navire de mer.

Du navire

Seront des navires les bâtiments qui effectueront une navigation maritime. La notion de risques de mer va nous permettre de préciser ce que nous entendons par navires.

Les bâtiments qui effectuent des transports de personnes ou de marchandises sont des navires lorsqu'ils effectuent une navigation maritime.

Sont aussi des navires les remorqueurs, les bateaux des Ponts et Chaussées, les unités du service de pilotage et du service d'amarrage, lorsqu'ils effectuent une navigation maritime, puisqu'ils courent des risques de mer.

Mais les radeaux, les bacs, les docks flottants, les dragues, les grues et élévateurs flottants, les sections

mobiles de ponts de bateaux et tous engins et outillages flottants de nature analogue qui se trouvent dans les eaux maritimes des ports et des fleuves et ne franchissent qu'exceptionnellement la limite de la mer, doivent-ils être considérés comme des navires, par exemple s'ils sont impliqués dans un abordage.

Depuis la loi du 5 juillet 1934 sur l'abordage dans la navigation intérieure et qui comporte des dispositions identiques à celles de l'article 407 du Code de Commerce, il importe peu que les deux bâtiments ou seulement l'un d'eux présente le caractère de bâtiment de mer, ou qu'ils répondent à la définition de bateaux de navigation intérieure (1).

Mais si, aux termes de l'article 9 de cette loi, sont compris au sens de la loi, sous la dénomination de bateaux, les hydroglisseurs, les radeaux, les bacs, les dragues, les grues et élévateurs flottants, les sections mobiles de ponts de bateaux et tous engins et outillages flottants de nature analogue, cette définition ne s'applique-t-elle pas seulement dans la zone de navigation intérieure ? Dans les ports et dans la zone maritime des fleuves, pourra-t-on les considérer comme bateaux de navigation intérieure auxquels les règles de l'abordage, communes à la navigation maritime et à la navigation intérieure, sont applicables ? La jurisprudence hésitant à les considérer comme des navires de mer aura sans doute tendance à les considérer comme bateaux de navigation intérieure. Sans cela ne risquent-ils pas de souffrir d'une situation choquante ? S'ils n'effectuent pas leurs opérations dans la zone de navigation intérieure, et du seul fait qu'ils se trouvent en mer ou dans la zone de navigation maritime, ils pour-

---

(1) Ainsi jugé par Trib. comm. Havre, 2 janvier 1936, Dor. S. XIV, 121.

raient être considérés comme n'étant pas des bâtiments mais de simples engins auxquels ne s'appliqueraient plus les règles sur l'abordage, applicables aux mêmes engins dans la zone de la navigation intérieure.

Il faut les assimiler à des navires lorsqu'ils effectuent leurs opérations dans la zone maritime ou en mer puisqu'ils courent des risques de mer, et leur appliquer les règles du droit maritime. La loi du 16 juin 1933, sur la sécurité de la navigation maritime, comprend d'ailleurs, dans la définition qu'elle donne du navire, tous les appareils accessoires à la navigation.

Vu :
Le Président de la Thèse,
ROGER LENOAN.

Vu :
Le Doyen,
J. THÉLOHAN.

Vu et permis d'imprimer :
Rennes, le 19 Février 1937.
Le Recteur de l'Académie de Rennes,
G. DAVY.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE. 7

ABRÉVIATIONS. 9

INTRODUCTION : *De la nécessité de déterminer le champ d'application des dispositions du Livre II du Code de Commerce*. 11

PREMIÈRE PARTIE : *Tentatives insuffisantes de la doctrine et de la jurisprudence française en droit positif actuel*. 25

CHAPITRE PREMIER : Tentatives doctrinales. . . . 27

Première section : Criteriums tirés de l'instrument de la navigation. 29

Critérium tiré de la francisation et de l'immatriculation. 30

Critérium tenant compte de la structure du bâtiment. 35

Seconde section : critériums qui tiennent compte des eaux sur lesquelles est pratiquée la navigation. 39

Paragraphe premier : le problème de la délimitation des eaux maritimes et des eaux fluviales. 42

— Définition de la navigation maritime par M. Bonnecase qui tient compte à la fois des deux notions de mer et de navire.. 42

— Critérium tiré de la notion d'exposition à des risques de mer..... 46

— Critérium tirés des limites de l'Inscription maritime. 49

Paragraphe second : Le problème de la navigation habituelle; le problème de la navigation mixte. 59

CHAPITRE SECOND : La Jurisprudence..... 65

Première section : Jurisprudence des juridictions civiles. 65

Paragraphe premier : Décisions tenant compte des caractéristiques du bâtiment. 66

— Décisions tenant compte uniquement de la francisation. 66

— Décisions tenant compte de la structure du bâtiment, en même temps que de la francisation. 69

Paragraphe deuxième : Décisions tenant compte de la notion d'exposition à des risques de mer. 79

— Le critérium de l'exposition à des risques de mer en jurisprudence..... 80

— De l'exposition habituelle à des risques de mer. 85

Paragraphe troisième : décisions tenant compte des limites de l'inscription maritimes. 88

Paragraphe quatrième : absence de criterium précis dans la jurisprudence de la Cour de Cassation. 92

— Tendances générales de la Chambre des requêtes. 92

— Carence de principes directeurs. 99

Deuxième section : Jurisprudence des juridictions pénales sur le rôle de l'équipage. . . . 103

Troisième section : Jurisprudence du Conseil d'Etat. 115

SECONDE PARTIE : *Recherche d'une solution législative*. 121

CHAPITRE PREMIER : Eléments fournis par le droit comparé. 123

Les législations et jurisprudences Anglo-saxonnes. 123

Législations distinguant la navigation effectuée à l'étranger et celle effectuée dans les eaux nationales. 127

La notion de transport par mer. 131

Les définitions récentes. 135

CHAPITRE DEUXIÈME : Eléments puisés notamment dans les vœux des collectivités intéressées. 139

Chapitre troisième : Eléments puisés dans les travaux parlementaires. 147

Chapitre quatrième : Essai d'une solution pratique. 159

La délimitation du domaine des eaux maritimes au premier obstacle à la navigation des navires de mer. 160

De la navigation maritime. 164

Du navire. 168

TABLE DES MATIÈRES. 171

IMPRIMERIES REUNIES
(Société Coopérative)
22, Rue de Nemours, RENNES